MOTOR SPORT aktuell

Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

NR. 44 / 13. OKTOBER 2021

Startcrash, Stallregie, Götz-Titel

Das Skandal-Finale der DTM

GT World Challenge Barcelona

Mercedes-Sieg und Ferrari-Titel

Motocross-Weltmeisterschaft

Herlings zurück an der WM-Spitze

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 44



Formel 1: GP Türkei in Istanbul

Valtteri Bottas stellt Max Verstappen kalt



MotoGP: Interview Marc Márquez

„Mir fehlt noch die Kraft im rechten Arm“



NLS: Finale am Nürburgring

Adrenalin-Duo jubelt nach Drama-Rennen

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



GTWC

14 GTWC-Endurance-Finale in Barcelona: Mercedes feiert Gesamt- und Klassensieg – Ferrari rettet den Titel

26 WTCR in Most: Der Tourenwagen-Weltcup startete mit neuen Siegern in die zweite Saisonhälfte

WTCR

34 Endurance-WM: BMW holt knappen Sieg beim Langstrecken-Finale im tschechischen Most

BMW

21 Rallycross-WM: In Spa-Francorchamps ging es bei den Quertreibern hoch her

RED BULL



40 MXGP: Beim Frankreich-GP konnte Jeffrey Herlings die WM-Führung zurückerobern

ARCHER



MSa-Paddock



ZURÜCK IN DER BOXENGASSE
Die Coronakrise verhinderte lange Zeit, dass Journalisten in die Boxengasse dürfen. Langsam, aber sicher öffnet die FIA sie wieder. Tobias Grüner freute sich über seine Rückkehr. In der Türkei schaute er sich die Autos wieder ganz aus der Nähe an.



COTTON SCHON VOR DEM SIEGER
MSa-Reporter Andrew Cotton machte seinen Schnappschuss für die Paddock-Sektion in der Startaufstellung des GTWC-Finales in Barcelona – vor dem späteren Siegerauto des AKKA-ASP-Teams.



HOCH HINAUS BEIM NLS-FINALE
Vom Siegerpodest hat MSa-Reporterin Bianca Leppert bei der NLS immer den besten Überblick über die Jubelszenen im Parc fermé darunter. Dieses Mal waren sie nach dem dramatischen Finale ganz besonders.



PHILIPP, SCHIEB IHN RAUS!
Vor dem DTM-Saisonfinale auf dem Norisring durften wir einige klassische BMW-Renner für unsere Historien-Geschichten fotografieren. MSa-Reporter Philipp Körner half fleißig mit und sagt: Vielen Dank, BMW!

Reifen-Poker mit

Valtteri Bottas hat nach mehr als einem Jahr wieder einen GP-Sieg gefeiert und damit Max Verstappen im WM-Duell wichtige Punkte geklaut. Lewis Hamilton hätte nach seiner Motorenstrafe mehr als nur Schadensbegrenzung betreiben können.

Von: **Tobias Grüner**

Warum war Red Bull in Istanbul nicht siegfähig?

Nach den Mercedes-Strecken in Monza und Sotschi hatte sich Red Bull in Istanbul gute Chancen ausgerechnet. Doch schon am Freitag war klar, dass es nur um Schadensbegrenzung geht. Die Ingenieure wurden vom hohen Griplevel auf dem falschen Fuß erwischt. Eine spezielle Hochdruckreinigung hatte den Bitumen aus der oberen Asphaltschicht gewaschen. Plötzlich bot der Belag richtig viel Haftung. „Das war praktisch eine ganz andere Rennstrecke als im letzten Jahr", schüttelte Teamchef Christian Horner mit dem Kopf.

Auch Mercedes wurde überrascht, reagierte aber schneller. Bei Red Bull wurde das Setup erst zum Samstag komplett umgebaut. Die Ingenieure erhöhten leicht den Abtrieb und ließen die Hinterachse härter federn. Das Auto war am ersten Trainingstag zu weich abgestimmt, um das vermutete Gripdefizit abzufangen. Das wurde in einer Radikalkur über Nacht geändert.

Ganz passte die Balance in der Qualifikation aber noch nicht. Gegen Mercedes war kein Kraut gewachsen. Die Schwäche von Red Bull wurde im Vergleich mit dem Schwesterteam deutlich. Pierre Gasly fehlten nur 13 Hundertstel auf Verstappen. „Rechnet man den Unterschied der Fahrer raus, dann war der Alpha Tauri das schnellere Auto", gab Sportchef Helmut Marko zu.

Horner verwies aber auch auf die Stärke des Gegners. In den GPS-Messungen hatte er eine Auffälligkeit entdeckt: „Mercedes ist für ihr Abtriebslevel extrem schnell auf den Geraden. Das beobachten wir jetzt seit Silverstone. Irgendwas ist da komisch." Auch beim nächsten Rennen erwartet Red Bull viel Gegenwehr: „Austin ist Lewis-Land. Aber dann kommen mit Mexiko und Brasilien zwei unserer Strecken."

Hätte Hamilton ohne Stopp durchfahren können?

Letztes Jahr feierte Hamilton in der Türkei den Meistertitel. Elf Monate später schob der Brite nach der Zieldurchfahrt erst einmal Frust. Wie schon in Sotschi hatte er den ersten Befehl zum Boxenstopp ignoriert. In Russland ging es noch gut, weil Hamilton nur eine Runde später reagierte. In der Türkei dauerte es neun Runden, was einen möglichen dritten Platz kostete.

Wäre er am Ende nicht besser ganz durchgefahren? Die Ingenieure haben eine klare Meinung: „An seinen Reifen schimmerte schon die Karkasse durch. Wir hätten einen Schaden riskiert, wäre er draußen geblieben. Die Pace ist zudem so stark abgefallen, dass am Ende maximal Rang 7 rausgekommen wäre."

Hätte Hamilton in Runde 41 direkt gestoppt, wäre es dagegen sicher der vierte Platz geworden, vielleicht sogar das Podium. Stattdessen geriet der Brite durch Graining-Probleme fast noch in die Fänge von Gasly. „Lewis ist die Runde aus den Boxen raus viel zu schnell angegangen", beklagten die Ingenieure.

Hamilton konnte sich bei Sieger Bottas bedanken, dass Verstappen die WM nur mit sechs Punkten anführt. „Das war Note 10 von 10", lobte Teamchef Toto Wolff seinen Nummer-zwei-Fahrer. „Valtteri hat alles richtig gemacht. Er war der Schnellste auf der Strecke, hat Max kontrolliert, war der Beste beim Reifenmanagement und hat noch die schnellste Rennrunde gedreht."

Warum ließ Vettel Slicks aufziehen?

Als einziger Pilot im Feld wagte Sebastian Vettel kurz nach Halbzeit den Wechsel auf Slicks. Doch schnell war klar, dass es sich um die falsche Entscheidung handelte. Der Aston Martin flog in der



Sergio Pérez lieferte sich heiße Duelle mit Hamilton und Leclerc. Am Ende sicherte sich der Mexikaner den Podiumsplatz über die Boxen-Taktik

MOTORSPORT IMAGES

Valtteri Bottas feierte den zehnten Sieg seiner Karriere. Weil er Verstappen damit wertvolle Punkte wegnahm, gab es eine Dusche von Mercedes-Teamchef Toto Wolff

hohen Verlusten



WILHELM

MOTORSPORT IMAGES

Sebastian Vettel ließ sich zwischendurch Slicks aufziehen, musste die Entscheidung aber nach nur einer Runde wieder rückgängig machen

Outlap fast von der Bahn. Es blieb nur ein zweiter Boxenstopp zurück auf die Mischreifen.

Vettel verteidigte den Poker hinterher: „Auf den Intermediates befand sich fast kein Profil mehr. Ich dachte, dass es keinen Unterschied macht, gleich auf Slicks zu gehen. Durch die Feuchtigkeit auf der Strecke hat sich die Silikonschicht leider nicht von der frischen Lauffläche gerubbelt. Der Gummi fand keinen Halt im Asphalt und hat keine Temperatur aufgebaut.“

Vor dem Boxenstopp lag Vettel noch auf Punktekurs. Am Ende ließ er auf Rang 18 nur das Haas-Duo hinter sich: „Am Ende war es die falsche Entscheidung von mir. Das lässt sich im Nachhinein natürlich immer einfach sagen.“

Was ging bei Ferrari schief?

Ferrari holte zehn Punkte auf Konkurrent McLaren auf. Es hätten aber noch mehr sein können. Bei Carlos Sainz dauerte der Boxenstopp sechs Sekunden zu lange. Teamchef Mattia Binotto erklärte den Fauxpas: „Der Wechsel selbst wurde in der normalen Zeit abgespult. Doch dann hat das System die manuelle Freigabe für die Ampel nicht registriert.“

Der Spanier, der nach seiner Motorenstrafe aus der letzten Reihe losfuhr, verbuchte den achten Platz dennoch als Erfolg. „Es war auch so ein positiver Tag. Ich konnte mich mit einer sehr guten Pace durchs Feld kämpfen. Ich hatte vor allem bei den Manövern im ersten Stint viel Spaß.“

Beim Schwesterauto von Leclerc passierte Ferrari der gleiche Fehler wie bei Hamilton. Der Monegasse versuchte, ohne Stopp durchzukommen. Hier fiel die Entscheidung aber gemeinsam mit den Strategen: „Als Valtteri an die Box ging, habe ich nach seinen Rundenzeiten gefragt. Da gab es zunächst keinen großen Unterschied. Wir waren zuversichtlich, dass es die richtige Entscheidung ist. Leider stieg die Pace der frischen Intermediates durch das Graining immer erst nach ein paar Runden.“

Leclerc verlor durch den verspäteten Wechsel den Podiumsplatz an Sergio Pérez. Binotto, der das Rennen von Maranello aus verfolgte, nimmt sein Team in Schutz: „Wir haben die Reifen von Carlos nach seinem Stopp genau untersucht. Daraus haben wir geschlossen, dass Charles das Rennen durchfahren kann. Es gab keine Bedenken, was die Sicherheit anging. Leider wurde es am Ende trockener, was uns zum Wechsel gezwungen hat.“

Waren die Strafen gerecht?

Die FIA-Kommissare mussten vor allem in der Anfangsphase eingreifen. Schon in der ersten Kurve wurde Fernando Alonso von Pierre Gasly umgedreht. Der Franzose führte an, dass er zwischen Pérez und Alonso eingeklemmt war und keinen Platz mehr hatte. Doch die Schiedsrichter waren der Meinung, Gasly hätte noch ein Stück weiter innen fahren und die Kollision vermeiden können. „Wenn beide Fahrer eine Teilschuld haben, dann verzichten wir bei Kollisionen in der ersten Runde eher auf Strafen. Hier hatte aber Pierre die alleinige Schuld“, erklärte FIA-Rennleiter Michael Masi.

Alonso selbst kassierte ebenfalls noch eine Fünf-Sekunden-Strafe. Der zweifache Weltmeister versuchte sich in Kurve 4 an Mick Schumacher vorbeizudrücken und kollidierte dabei mit dem Haas-Rookie. Laut den Stewards befand sich Alonso nie in der korrekten Position, um das Manöver durchzuziehen. Nach seinem starken Qualifying fiel Schumacher durch den Dreher ans Ende des Feldes zurück, konnte sich aber noch Teamkollege Mazepin schnappen.

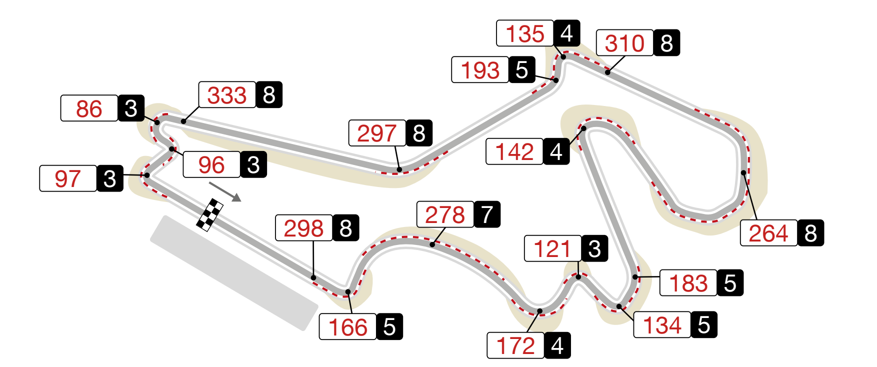
Noch ein weiterer Regel-Streitfall beschäftigte die Fans. Im heißen Duell zwischen Pérez und Hamilton war der Mexikaner am Boxeneingang innen am Poller vorbeigefahren und wieder auf die Strecke zurückgekehrt. Müsste es hier nicht auch eine Strafe geben? „Eine Strafe ist nur fällig, wenn man beim Einbiegen in die Boxen an der falschen Seite des Pfostens vorbeifährt“, erklärte Masi. „Außerdem wurde Sergio im Zweikampf von Hamilton abgedrängt und hatte gar keine andere Wahl. Es gab übrigens auch keine Nachfragen der beiden Teams zu der Szene.“ ■

GP TÜRKEI: 16. VON 22 LÄUFEN, 10. OKTOBER 2021

STRECKENDATEN

km/h Gang
Datenblatt: Sauber

Streckenlänge:	**5,338 km**
Runden:	**58**
Distanz:	**309,396 km**
Zuschauer:	**100 000**
Wetter:	**16 Grad, bedeckt, Niesel**
Topspeed Qualifikation:	**333,9 km/h (Leclerc)**
Topspeed Rennen:	**311,3 km/h (Leclerc)**
Gangwechsel/Runde:	**40**
Volllastanteil:	**75 % (1210 m = 16,0 s)**
Pole-Position 1. Kurve:	**170 m**
Führungswechsel:	**2**



STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Startnummer
1	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 1.22,998 min	77
2	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 1.23,196 min	33
3	Charles Leclerc, MC Ferrari, 1.23,265 min	16
4	Pierre Gasly, F Alpha Tauri-Honda, 1.23,326 min	10
5	Fernando Alonso, E Alpine-Renault, 1.23,477 min	14
6	Sergio Pérez, MEX Red Bull-Ferrari, 1.23,706 min	11
7	Lando Norris, GB McLaren-Mercedes, 1.23,954 min	4
8	Lance Stroll, CDN Aston Martin-Mercedes, 1.24,305 min	18
9	Yuki Tsunoda, JAP Alpha Tauri-Honda, 1.24,368 min	22
10	Sebastian Vettel, D Aston Martin-Mercedes, 1.24,795 min	5
11	Lewis Hamilton, GB[1] Mercedes, 1.22,868 min	44
12	Esteban Ocon, F Alpine-Renault, 1.24,842 min	31
13	George Russell, GB Williams-Mercedes, 1.25,007 min	63
14	Mick Schumacher, D Haas-Ferrari, 1.25,200 min	47
15	Nicholas Latifi, CDN Williams-Mercedes, 1.26,086 min	6
16	Antonio Giovinazzi, IT Alfa Romeo-Ferrari, 1.26,430 min	99
17	Kimi Räikkönen, FIN Alfa Romeo-Ferrari, 1.27,525 min	7
18	Nikita Mazepin, RUS Haas-Ferrari, 1.28,449 min	9
19	Carlos Sainz, E[2] Ferrari, 1.25,177 min	55
20	Daniel Ricciardo, AUS[2] McLaren-Mercedes, 1.25,881 min	3

Startnummer

[1] +10 Startplätze wegen Einbau 4. Motor
[2] Start von hinten wegen 4. Power Unit

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	Bottas	58/49[2]	1:31.04,103 h = 203,844 km/h	I/I	1 (22,962 s)	1.30,432 min
2.	Verstappen	58	+ 14,584 s	I/I	1 (22,442 s)	1.32,759 min
3.	Pérez	58	+ 33,471 s	I/I	1 (22,463 s)	1.32,459 min
4.	Leclerc	58/9	+ 37,814 s	I/I	1 (23,646 s)	1.32,737 min
5.	Hamilton	58	+ 41,812 s	I/I	1 (22,684 s)	1.32,763 min
6.	Gasly	58	+ 44,292 s	I/I+5	1 (29,310 s)	1.32,814 min
7.	Norris	58	+ 47,213 s	I/I	1 (23,239 s)	1.32,446 min
8.	Sainz	58	+ 51,526 s	I/I	1 (28,353 s)	1.31,921 min
9.	Stroll	58	+ 1.22,018 min	I/I	1 (35,509 s)	1.32,608 min
10.	Ocon	57		I	0	1.34,584 min
11.	Giovinazzi	57		I/I	1 (23,150 s)	1.32,904 min
12.	Räikkönen	57		I/I	1 (23,164 s)	1.32,586 min
13.	Ricciardo	57		I/I	1 (23,028 s)	1.33,255 min
14.	Tsunoda	57		I/I	1 (23,329 s)	1.32,844 min
15.	Russell	57		I/I	1 (23,551 s)	1.33,399 min
16.	Alonso	57		I/I+5	1 (29,116 s)	1.33,252 min
17.	Latifi	57		I/I	1 (24,104 s)	1.33,672 min
18.	Vettel	57		I/m/I	2 (47,014 s)	1.32,730 min
19.	Schumacher	56		I/I	1 (23,892 s)	1.34,209 min
20.	Mazepin	56		I/I	1 (23,829 s)	1.35,438 min

1) Reifenfolge: s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate; 2) Runden in Führung; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert; 5) 30 Sekunden addiert; 6) 20 Sekunden addiert. Bestwerte in Rot. S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box

FAHRER-WM

1.	Verstappen	7*	262,5 Punkte
2.	Hamilton	5	256,5 Punkte
3.	Bottas	1	177 Punkte
4.	Norris		145 Punkte
5.	Pérez	1	135 Punkte
6.	Sainz		116,5 Punkte
7.	Leclerc		116 Punkte
8.	Ricciardo	1	95 Punkte
9.	Gasly		74 Punkte
10.	Alonso		58 Punkte
11.	Ocon	1	46 Punkte
12.	Vettel		35 Punkte
13.	Stroll		26 Punkte
14.	Tsunoda		18 Punkte
15.	Russell		16 Punkte
16.	Latifi		7 Punkte
17.	Räikkönen		6 Punkte
18.	Giovinazzi		1 Punkt

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	12 : 4
Verstappen – Pérez	14 : 2
Ricciardo – Norris	6 : 10
Vettel – Stroll	8 : 8
Alonso – Ocon	9 : 7
Leclerc – Sainz	12 : 4
Gasly – Tsunoda	16 : 0
Räikkönen – Giovinazzi	4 : 10
Giovinazzi – Kubica	2 : 0
Schumacher – Mazepin	13 : 3
Russell – Latifi	16 : 0

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	6*	433,5 Punkte
2.	Red Bull-Honda	8	397,5 Punkte
3.	McLaren-Mercedes	1	240 Punkte
4.	Ferrari		232,5 Punkte
5.	Alpine-Renault	1	104 Punkte
6.	AlphaTauri-Honda		92 Punkte
7.	Aston Martin-Mercedes		61 Punkte
8.	Williams-Mercedes		23 Punkte
9.	Alfa Romeo-Ferrari		7 Punkte

GP TÜRKEI, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.24,178 min	25
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,425 s	23
3.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,476 s	26
4.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,664 s	27
5.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,682 s	24
6.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,731 s	29
7.	Lando Norris	McLaren	+ 1,169 s	25
8.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,204 s	29
9.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,205 s	25
10.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,281 s	23
11.	George Russell	Williams	+ 1,507 s	24
12.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,572 s	25
13.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,632 s	25
14.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,635 s	23
15.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,685 s	27
16.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,755 s	23
17.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 2,183 s	28
18.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 2,246 s	27
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,458 s	24
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,841 s	27

GP TÜRKEI, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.23,804 min	29
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,166 s	28
3.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,410 s	30
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,569 s	27
5.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,635 s	26
6.	Lando Norris	McLaren	+ 0,721 s	23
7.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,856 s	20
8.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,868 s	25
9.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,952 s	31
10.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 0,992 s	28
11.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,078 s	29
12.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,099 s	33
13.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,216 s	30
14.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,256 s	22
15.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,339 s	26
16.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,425 s	29
17.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,503 s	29
18.	George Russell	Williams	+ 1,554 s	28
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,676 s	25
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 1,894 s	24

GP TÜRKEI, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	1.30,447 min	19
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,164 s	11
3.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,237 s	13
4.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,815 s	22
5.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,096 s	18
6.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,098 s	15
7.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,125 s	17
8.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,534 s	21
9.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 1,549 s	8
10.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,642 s	17
11.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,650 s	21
12.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,664 s	14
13.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,781 s	23
14.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,823 s	18
15.	Lando Norris	McLaren	+ 1,867 s	18
16.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 2,901 s	11
17.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,978 s	14
18.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 3,189 s	5
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 5,234 s	8
20.	George Russell	Williams	keine Zeit	2

STATISTIK DES WOCHENENDES



Lewis Hamilton hat nun schon zum dritten Mal in seiner Karriere die schnellste Runde in der Qualifikation gedreht, ohne dass ihm anschließend auch die Pole-Position in den offiziellen Statistiken gutgeschrieben wurde. Zuletzt passierte das in Silverstone, als der Weltmeister im Sprint von Verstappen überholt wurde und das Hauptrennen von Rang 2 beginnen musste. Seinen ersten Pole-Verlust hatte Hamilton beim Grand Prix von Spanien 2012 zu beklagen. Damals fuhr der Brite die Quali-Bestzeit, blieb dann aber ohne Sprit liegen. Die FIA kannte keine Gnade und versetzte den damaligen McLaren-Piloten ans Ende des Feldes. Pastor Maldonado erbte die Pole-Position und feierte im Williams dann auch seinen ersten und einzigen Sieg in der Königsklasse.

ZITAT DES RENNENS

„Ich muss mich bei Mick entschuldigen. Ich habe ihn leider beim Überholversuch in Kurve 4 getroffen. Bei den feuchten Bedingungen war es nicht leicht, den Überblick zu behalten.“

Fernando Alonso, Alpine



WILHELM

Lewis Hamilton unterschrieb auf der Pole-Trophäe von Valtteri Bottas

FAHRERNOTEN


07/10 Ø 8,44
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

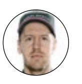

10/10 Ø 6,94
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1

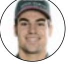

09/10 Ø 9,06
Max Verstappen
Red Bull Racing


08/10 Ø 6,88
Sergio Pérez
Red Bull Racing


08/10 Ø 8,38
Lando Norris
McLaren

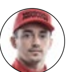

05/10 Ø 6,69
Daniel Ricciardo
McLaren

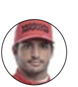

05/10 Ø 6,50
Sebastian Vettel
Aston Martin


07/10 Ø 6,56
Lance Stroll
Aston Martin


06/10 Ø 7,81
Fernando Alonso
Alpine F1


07/10 Ø 6,81
Esteban Ocon
Alpine F1


08/10 Ø 8,13
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari


10/10 Ø 7,56
Carlos Sainz
Scuderia Ferrari


08/10 Ø 7,94
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri


06/10 Ø 5,38
Yuki Tsunoda
Scuderia Alpha Tauri


06/10 Ø 5,86
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing


07/10 Ø 6,19
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing


08/10 Ø 6,56
Mick Schumacher
Haas F1 Team


05/10 Ø 5,00
Nikita Mazepin
Haas F1 Team


06/10 Ø 7,81
George Russell
Williams


05/10 Ø 5,94
Nicholas Latifi
Williams

Die Geldmaschine

Die Formel 1 ist gut durch die Corona-Krise gekommen. Schon jetzt zeichnet sich ab, dass die Königsklasse in Zukunft bessere Geschäfte machen wird als je zuvor. Die Teams werden immer mehr wert.

Von: **Michael Schmidt**

Es gab einen Moment im letzten Jahr, da hat sich Liberty Media wohl gefragt, ob es eine gute Idee war, die Formel 1 für rund acht Milliarden Dollar gekauft zu haben. Das war die Zeit, in der die Welt zum ersten Mal wegen der Corona-Pandemie stillstand. In der in kurzer Folge neun Rennen abgesagt oder verschoben wurden. In der nicht klar war, ob die Saison überhaupt beginnen kann. In der McLaren und Williams in eine finanzielle Schieflage gerieten, Gene Haas über einen Ausstieg nachdachte, Honda seinen Rückzug mit Ende der Saison 2021 bekannt gab und Renault vor der gleichen Frage stand.



Die Formel 1 wird in dieser Saison voraussichtlich knapp mehr Geld einnehmen als im Vor-Corona-Jahr 2019. Das sind über zwei Milliarden Dollar.

Anderthalb Jahre später können sich die Besitzer der Rennserie beglückwünschen. Die Formel 1 ist gut durch die Krise gekommen, auch wenn Liberty letztes Jahr einen Verlust von 386 Millionen Dollar meldete, die Einnahmen um 43 Prozent auf 1,145 Milliarden Dollar schrumpften, was die Ausschüttung für die Teams auf 711 Millionen Dollar kürzte. Sie bekamen im Schnitt 30 Prozent weniger als ihnen in einer normalen Saison zugestanden hätte. Mercedes 113 statt 124, Renault 74 statt 92 und Haas 43 statt 61 Millionen Dollar.



JERRY ANDRÉ

Spannende Rennen vor vollen Tribünen – das Geschäft mit der Formel 1 boomt nach anderthalb Jahren Corona-Krise wieder



JERRY ANDRÉ

Die Formel 1 bietet in dieser Saison regelmäßig Action und Spektakel



MOTORSPORT IMAGES

Die neue Fahrergeneration lockt viele F1-Fans über die sozialen Medien an



MOTORSPORT IMAGES

Der Paddock Club hat wieder geöffnet und bringt zusätzliche Einnahmen

Es war schon ein kleines Wunder, dass die Formel 1 im letzten Jahr auf 17 Rennen gekommen ist. Und ein viel größeres, dass es dieses Jahr 22 geworden sind. Nur eines unter Plan. „Die Hürden in diesem Jahr waren viel höher als 2020. Es gab mehr Reisebeschränkungen und strengere Quarantänebestimmungen“, erklärt Formel-1-Chef Stefano Domenicali. Der frühere Ferrari-Rennleiter sprach persönlich bei Englands Premierminister Boris Johnson vor, damit die Türkei, Brasilien und Mexiko von der roten Liste kommen. Das erleichterte dem britischen Teil des Formel-1-Zirkus das Reisen.

Goldene Zeiten für Teams

In dieser Saison erwartet das F1-Management ein Geschäftsergebnis, das sogar leicht über dem Vor-Corona-Jahr 2019 liegt. Das liegt daran, dass die Veranstalter wieder eine Antrittsgebühr bezahlen mussten. Weitgehend ohne Rabatt. Mit Saudi-Arabien und Katar kamen zwei Rennen in den Kalender, die sich den Auftritt der Königsklasse jenseits von 50 Millionen Dollar kosten lassen. Als Imagepflege.

Auch Einnahmequellen, die im ersten Corona-Jahr versiegt waren, sprudeln wieder. Der Paddock Club empfängt wieder Gäste, Zuschauer dürfen auf die Tribünen, das Geschäft mit der Streckenwerbung zieht an. Der Erlös der TV-Rechte, die den Zirkus 2020 am Leben erhielten, werden anteilig am Gesamtkuchen knapp 40 Prozent ausmachen. Für 2022 sind bis zu sieben Sprintrennen geplant. Die Veranstalter zahlen extra dafür. Das bringt zusätzliches Geld in die Kasse.

Für die Teams brechen goldene Zeiten an. Ihr Wert ist mit der Rückkehr zur Normalität bereits stark gestiegen. Und das ist laut Mercedes-Teamchef Toto Wolff erst der Anfang: „Die Formel 1 macht mit dem Budgetdeckel die gleiche Entwicklung durch, wie die NFL-Teams mit der Einführung des Salary Caps für ihre Spieler vor 25 Jahren. Danach ging der Wert des Unternehmens und der Clubs durch die Decke.“

Der Budgetdeckel verspricht Chancengleichheit und Profit für die Teams. Das gab es in der Formel 1 noch nie. Bislang wurde alles Geld, das man hatte, in das Wettrüsten investiert. Die Investoren haben bereits reagiert. Williams fand einen neuen Besitzer. McLaren einen Teilhaber, der 33 Prozent des Rennstalls gekauft hat. Alfa Romeo ist im Fokus von Kaufinteressenten. „Auch wir haben regelmäßig Anfragen, ob wir verkaufen“, gibt Haas-Teamchef Günther Steiner zu. Wolff warnt: „Wer jetzt verkauft, verkauft sich zu billig. In zwei Jahren werden die Teams viel mehr wert sein. Die Interessenten, speziell aus den USA, stehen Schlange.“ Die Netflix-Serie „Drive to survive“ hat dem GP-Sport neue Märkte erschlossen.

Die Formel 1 geht weiter auf Expansionskurs. Wie in den besten Jahren der Ära von Bernie Ecclestone will plötzlich jeder einen Grand Prix. Marokko, Südafrika und Korea stehen bereit. China wünscht sich ein zweites Rennen, die USA ein drittes. Die Türkei wäre gerne ständiger Bestandteil des Kalenders und nicht nur Ersatztermin. Weil sich die Formel 1 eine Obergrenze von 23 Grands Prix setzt, wird ab 2023 ein Rotationsprinzip greifen. Das soll jenen Ländern helfen, die sich das Antrittsgeld nicht jedes Jahr leisten können oder wollen.

Dazu zählt auch Deutschland. Domenicali hätte die Autonation gerne zurück in seiner Roadshow. Weil mit Porsche und Audi zwei Neuzugänge vor der Tür stehen. Das neue Motorenreglement für 2026 ist so gestrickt, dass es für Einsteiger attraktiv, bezahlbar und nachhaltig ist. Der VW-Konzern will bereits im November eine Entscheidung über den Einstieg treffen. Es könnte ein gutes Geschäft werden, sich an einem Team zu beteiligen. Nicht nur wegen der Wertsteigerung. McLaren hat neue Sponsoren gefunden und alte verlängert. Das Merchandising-Geschäft stieg um 143 Prozent, die Reichweite in den sozialen Netzwerken um 6,5 Millionen Kontakte. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

HAMILTONS TREUESCHWUR
Lewis Hamilton erteilt allen Teams eine Absage, die davon träumen, den siebenfachen Weltmeister noch einmal zu verpflichten: „Wenn du einmal für Mercedes fährst, bist du ein Leben lang Mitglied der Familie. Das gibt es bei keinem anderen Team.“ Das wird wohl nichts mehr mit Hamilton und Ferrari.

DER ZUFALL IN MADRID
Pierre Gasly verbrachte am freien Wochenende zwischen den Grands Prix von Russland und der Türkei zwei Tage in Madrid. Als er ein Fitnessstudio besuchte, hörte er plötzlich eine vertraute Stimme: „Was machst du denn hier?“ Es war Sergio Pérez, der zufällig auch in der spanischen Hauptstadt Kurzurlaub machte. Der Mexikaner scherzte: „So eine große Stadt – und nur ein Fitnessstudio.“

STREIT UM RENNKALENDER
Im Rennkalender für 2022 sind zwei Dreierpacks eingeplant: Spa, Zandvoort und Monza sowie Sotschi, Singapur und Suzuka. Einige machen sich Sorgen um die Belastung für die Mechaniker. Alpha-Tauri-Teamchef Franz Tost winkt ab: „Wir müssen froh sein, dass wir einen guten Kalender mit 23 Rennen haben. Wem das Pensum zu viel wird, der kann gerne gehen.“

FANGIO-HELM FÜR POLE
Der Fahrer, der beim GP Mexiko auf die Pole-Position fährt, bekommt einen zertifizierten Nachbau des Helms, den Juan-Manuel Fangio in der Saison 1951


GP MEXICO

Neuer Helm im alten Fangio-Look

getragen hat. So feiert Mexiko den 70. Jahrestag des ersten WM-Titels des Argentiniers.

ALONSO HAT VIELE FANS
Max Verstappen und Lance Stroll wurden gefragt, welchem Fahrer sie die Daumen drücken würden, wenn sie selbst nicht Formel-1-Piloten wären. Beide nannten Fernando Alonso. „Ich mag, wie er fährt“, gibt Verstappen zu. „Ich habe ihn schon bewundert, als ich noch nicht in der Formel 1 war“, sagt Stroll. Alonso gibt das Kompliment zurück: „Als ich zwei Jahre lang TV-Zuschauer war, haben mich Max und George Russell am meisten beeindruckt. Sie haben immer eine extra Show geboten.“

KAFFEE-EXPERTE BOTTAS
Valtteri Bottas war in seiner Heimatstadt Nastola Jury-Mitglied bei einem Wettbewerb von Kaffee-Produzenten: „Ich habe 27 verschiedene Sorten ausprobiert. Danach war ich ziemlich wach.“

KEIN BAHAMAS-URLAUB
Zweieinhalb Wochen vor dem Rennen in Istanbul nahm die britische Regierung die Türkei von der roten Liste. Damit konnten die englischen Formel-1-Mitarbeiter ohne Quarantänepflicht in ihr Land zurückreisen. Anderenfalls wären sie direkt in die USA geflogen. Aston Martin hatte für seine komplette Rennmannschaft bereits einen Zwangsurlaub auf den Bahamas geplant. Der fällt jetzt flach.

VERZICHT AUF PRIVATJET
Sebastian Vettel meint es ernst mit seiner Umweltkampagne. Der Aston-Martin-Pilot fliegt nicht mehr Privatjet. Bei der Rückreise von Sotschi kaufte er sich ein Ticket auf dem Formel-1-Charter nach London, um von dort mit Linie nach Zürich zu fliegen.


MOTORSPORT IMAGES

Vettel versucht, CO_2 zu vermeiden

KOMMENTAR

Mit dem Grand Prix in Katar am 21. November als Ersatz für das Rennen in Australien ist die Formel-1-Saison 2021 komplett. Trotz Corona ist die Formel 1 wieder einmal mit einem blauen Auge davongekommen. Die Einnahmen fallen sogar höher aus als vor der Pandemie in der Saison 2019. Gegenüber dem ursprünglichen Plan fand nur ein Grand Prix weniger statt. Mit Katar sprang ein zahlungskräftiger Veranstalter ein. Das Emirat hilft der Formel 1 in diesem Jahr aus der Klemme, setzt dann eine Saison aus, bevor ein Zehnjahres-Vertrag in Kraft tritt. Natürlich gut dotiert. Katar ist dann nach Bahrain, Abu Dhabi und Saudi-Arabien das vierte Land in dieser Region, das einen festen Platz im GP-Kalender bekommt. Man könnte fast von einer lokalen Meisterschaft sprechen. Dumm ist nur, dass


FOM

MIt dem GP Katar stehen dieses Jahr vier Wüstenrennen im Rennkalender

der Motorsport im Mittleren Osten trotz der Flut an Rennen keine Fans gefunden hat. Mit Ausnahme des ersten Jahres waren die Tribünen meistens nur mäßig gefüllt. Nur in Abu Dhabi sind die Ränge voll, doch die Zuschauer dort kommen zum Großteil aus Europa, die sich am Ende des Jahres einen Urlaub mit Grand Prix als Zugabe bei sommerlichen Temperaturen gönnen. Auch in den anderen neuen Destinationen wie Malaysia, China, Korea, Russland, Aserbaidschan und der Türkei hat der Rennsport nie richtig Fuß gefasst. Am ehesten noch in Russland, weil von dort regelmäßig Fahrer kommen. Dass die Formel 1 Geld verdienen will, ist verständlich. Für das Aufpolieren ihres Images zahlen die Länder am Golf 50 Millionen Dollar und aufwärts. Da verschließt man schon mal die Augen davor, dass der Sport in seinen Kernmärkten wie Europa, Nord- und Südamerika, Japan und Australien leidet, wenn er gar nicht mehr oder nur noch eingeschränkt zu sehen ist. Das ist wie bei Free- und Pay-TV. Lust auf die Formel 1 bekommt man nur, wenn die breite Masse die Rennen auch sehen kann. Die Bundesliga hätte auch weniger Fans, wenn alle Spiele in China stattfinden würden. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Sind vier Rennen im Mittleren Osten zu viel? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Streit um Heizdecken

Die Formel 1 will weg von Heizdecken. Die Topteams sträuben sich jedoch. Jetzt soll es einen Stufenplan bis 2024 geben.

Von: **Michael Schmidt**

Das Thema Reifenheizdecken steht auf der Agenda der Formel-1-Kommission, die in der Woche nach dem GP Türkei getagt hat. Es ist ein Reizthema. Die Formel 1 will weg von den Heizdecken, um dem Zufall eine Chance zu geben und Kosten zu sparen. Bisher hat ein Rennstall für ein komplettes Set von 40 Decken 280 000 Euro ausgegeben. Die halten dann zwei Jahre.

Nicht alle Teams sind glücklich mit dem Plan. Sie fürchten, dass es massive Probleme beim Aufwärmen der Reifen gibt. Manche tun sich selbst mit Heizdecken schwer damit. Deshalb bietet die Formel 1 jetzt einen Kompromiss an, über den verhandelt werden soll. Die Heizdecken verschwinden schrittweise. Ab 2022 sind nur noch 20 statt 40 pro Team erlaubt. Regenreifen und Intermediates dürfen gar nicht mehr vorgeheizt werden. Für Slicks soll die Temperatur langsam gesenkt werden. Momentan werden die Reifen bis auf 90 Grad aufgeheizt. 2022 sollen nur noch 70 Grad erlaubt sein, ein Jahr später nur noch 50 Grad. Ab 2024 wird das Reifenwärmen dann komplett verboten. So wie in allen anderen Rennserien rund um den Globus. ■



RED BULL

Die Heizdecken sollen schrittweise aus der Formel 1 verschwinden

Formel 1

Schwachstelle Motor

Der Motor ist in diesem Jahr die Achillesferse von Mercedes. Die Triebwerke aus Brixworth zeigen ungewöhnlich viele Schwächen. Das kann zu weiteren Motorstrafen führen.

Von: **Michael Schmidt**

Mercedes ist seit Beginn der Hybrid-Ära der Klassenprimus im Antriebsbau. Nach einhelliger Meinung ist der Mercedes-V6-Turbo noch immer das stärkste Triebwerk im Feld. Aber nicht mehr das zuverlässigste. Honda setzt den Marktführer unter Druck. Der japanische Sechszylinder hat nicht viel weniger Power als der Mercedes, er ist aber deutlich robuster. Zwar haben Verstappen, Pérez und Gasly auch schon die vierte Antriebseinheit im System, doch jedes Mal waren Unfallschäden an dem Motortausch schuld.

Bei Mercedes sind es technische Probleme aller Art, die nicht alle voll verstanden sind. „Das passiert, wenn du an deine Grenzen getrieben wirst", erklärt Teamchef Toto Wolff. Der Antrieb ist die Achillesferse im Paket. Weil nicht nur alte Motoren anfällig für Defekte sind, sondern neuerdings auch frische. Der vierte Motor von Valtteri Bottas, der erst in Monza in den Pool kam, musste nach nur 931 Kilometern wieder aussortiert werden. Bottas ist bereits mit seiner fünften Einheit unterwegs. Und man will auch bei Hamilton nicht ausschließen, dass es noch zu einem weiteren Motorwechsel kommt. Das Aggregat, das in Baku debütierte, ist zu betagt für Renneinsätze. Von ihm wurden der Turbolader und die Elektromaschinen für den vierten Motor geplündert. Der dritten Einheit traut man nur noch bedingt Rennen zu. Wolff: „Wir versuchen, die Probleme im Rahmen zu halten. Teile neu zu konstruieren, macht zu diesem Zeitpunkt keinen Sinn mehr." ■



JERRY ANDRÉ

Mercedes kämpft dieses Jahr mit der Zuverlässigkeit der Motoren

NACHRICHTEN

F1-TEST IM TARNKLEID
Mit Einführung der neuen Autos nächste Saison kehrt die Formel 1 zu sechs Testtagen zurück: je drei in Barcelona und Bahrain. Weil Liberty alle neuen Autos in Bahrain mit einer großen TV-Show vorstellen will, wurden die Teams gebeten, in Barcelona in Tarnfarben zu fahren. Bahrain bezahlt viel Geld für die große Präsentation beim zweiten Testtermin.

ÄRGER MIT RADKAPPEN
Die Räder der 2022er Autos werden außen verkleidet. Damit soll verhindert werden, dass die Teams die Luftverwirbelungen aus den Felgen heraus nutzen, um den Unterboden seitlich zu versiegeln. Die Radkappen machen aber Probleme beim Boxenstopp, weil die Mechaniker die Räder nicht mehr so gut greifen können. Ein 18-Zoll-Rad wiegt zudem fünf Kilogramm mehr als die 13-Zoll-Räder.

ANDRETTI-ANGEBOT
Michael Andretti und seine Investorengruppe haben dem Besitzer des Sauber-Rennstalls ein Kaufangebot gemacht. Die Amerikaner wollen 80 Prozent des Teams übernehmen. Angeblich mit Colton Herta als Fahrer. Sinn macht ein Verkauf derzeit nicht. In einem Jahr wird das Franchise viel mehr wert sein.

PRO TEMPOLIMIT
Grünen-Wähler Sebastian Vettel hat sich für ein Tempolimit auf Autobahnen ausgesprochen: „Das hat nichts mit Freiheitsberaubung zu tun. Es ist nur etwas, an das wir uns gewöhnt haben. Wir würden fast zwei Millionen Tonnen CO_2-Emissionen einsparen und die Sicherheit erhöhen." Verkehrsminister Andreas Scheuer kommentierte in der „Bild" spöttisch: „Mit einem Blick auf die Fahrerwertung könnte man einen Wechsel in die Formel E als konsequent empfinden. Dort werden auch geringere Geschwindigkeiten als in der Formel 1 gefahren."



BR FOTO

Titel-Hattrick perfekt: Leisen/Brink sind die neuen alten Meister

Adrenalin-Schub

Man könnte meinen, der Soundtrack zur Nürburgring Langstrecken-Serie hätte einen Sprung in der Platte. Denn Philipp Leisen und Danny Brink von Adrenalin Racing kamen im NLS-Finale unverhofft zum dritten Titel. Für Adrenalin ist es sogar der vierte in Folge. Dem Jubel ging ein Drama voraus, das viele nur noch den Kopf schütteln ließ ...

Von: **Bianca Leppert**

Wo sollen wir bei diesem Rennen bloß anfangen? Der neunte Lauf war definitiv ein würdiges Finale der Nürburgring Langstrecken-Serie (NLS/VLN), das allerdings extrem chaotisch war und sowohl tragische als auch überraschende Geschichten schrieb. Zum einen wurde der Kampf um den Gesamtsieg erst in den letzten 30 Minuten des auf 3.15 Stunden verkürzten Rennens entschieden, zum anderen spielte sich auch das Meisterschaftsdrama in eben dieser letzten halben Stunde ab.

Phoenix als lachende Dritte

Im GT3-Gerangel an der Spitze drückte definitiv der Konrad-Lamborghini dem ganzen Rennen den Stempel auf. Bereits das Zeittraining, das wegen Nebel erst um 11.15 Uhr startete und nur 45 Minuten dauerte, entschied Jordan Pepper im Lamborghini für sich. Der Südafrikaner war in dieser Saison zum ersten Mal bei Konrad am Volant, lieferte mit 8.02,930 Minuten einen beeindruckenden Einstand ab und sicherte sich damit die Pole-Position.

Auch beinahe das gesamte Rennen über war der Lamborghini, den sich Pepper mit Axcil Jefferies teilte, an der ersten Position. Schon am Start ging es turbulent zu: Luca Trefz räumte im Landgraf/HTP-Mercedes in der ersten Kurve wegen ABS-Problemen Tobias Müller im Frikadelli-Porsche ab. Ganz vorne übernahm Sven Müller im Falken-Porsche das Zepter, doch Pepper schlug in Runde 5 zurück und eroberte wieder die Führung. Nur eine Stop-and-Go-Strafe wegen Überholen unter Gelb zu Beginn des Rennens, die man aber erst in Runde 18 ahndete, warf den Lamborghini zunächst auf Platz 4 nach hinten.

> „Eigentlich hatte ich mich ja darauf eingestellt, dass wir die Meister der Herzen werden. Und dann hat es überraschend doch geklappt. Ich konnte es erst gar nicht glauben.“
>
> Philipp Leisen, Adrenalin

Pepper, der sich kürzlich in der GT World Challenge America den Titel sicherte, ließ sich davon nicht abschrecken und machte am Ende richtig Druck. Aufgrund unterschiedlicher Boxenstopp-Rhythmen und Überholmanöver schaffte er es, sich mit Platz 2 in Schlagdistanz zu bringen und jagte nur 15 Minuten vor Schluss den führenden Müller im Falken-Porsche, der gemeinsam mit Martin Ragginger angetreten war. Teilweise knöpfte Pepper seinem Konkurrenten neun Sekunden pro Runde ab.

Am Ende tappten beide in eine Gelb-Falle. Sie hatten bei Gelb überholt und bekamen eine 35-Sekunden-Strafe im Ergebnis aufgerechnet. Die lachenden Dritten: der Phoenix-Audi von Frank Stippler und Vincent Kolb. Für Kolb ist es nach dreieinhalb Jahren in der NLS der lang ersehnte erste Triumph. Zugleich sicherte er sich mit Stippler die NLS-Speed-Trophäe. „Für mich ist mein erster Sieg hier sensationell“, sagte Kolb. „Es war absolut chaotisch – schon im Qualifying. Und dann bekamen die beiden Autos vor uns noch die Strafen. Aber wie sagt man: To finish first, you first have to finish.“

Das musste sich auch Pepper hinter die Ohren schreiben. Zwar lief der Lambo dieses Mal ohne technische Probleme, aber mit gleich zwei Regelverstößen verschenkte man den Sieg. „Wir haben ein lachendes und ein weinendes Auge“, sagte Jefferies. „Einerseits gab es eine gute Chance zu gewinnen, andererseits müssen wir mit dem Podium happy sein.“ Pepper ergänzte: „Es tut schon weh, wenn du das

schnellste Auto bist, aber nur Dritter wirst." Das Falken-Duo Ragginger und Müller war natürlich enttäuscht, dass aus dem Sieg nichts wurde und nur Platz 2 heraussprang. Immerhin war die Teamleistung mit Platz 4 für das Schwesterauto von Lars Kern/Dennis Olsen positiv.

Bei den BMW-Junioren hingen die Mundwinkel dagegen tief herunter. Sie kämpften mit Phoenix noch um die Speed-Trophäe, mussten aber in Runde 6 aufgeben, nachdem sie ein anderes Fahrzeug nach einer Berührung mit dem Curb abgeräumt hatte. Für den BMW M6 GT3 war es die Abschiedsvorstellung, bevor im kommenden Jahr der neue BMW M4 GT3 das Aushängeschild der Münchner wird.

Drama um Meisterschaft

Im Kampf um die Meisterschaft gab es Parallelen zur GT3-Geschichte. Wieder gab es die lachenden Dritten. In der letzten Stunde wechselten die potenziellen Meisterkandidaten gleich drei Mal. Zunächst sah es noch nach einem Durchmarsch vom VT2-Adrenalin-BMW von Daniel Zils, Philipp Stahlschmidt und Christopher Rink aus. Doch ein Reifenschaden nach einem Kontakt ausgerechnet mit dem späteren Sieger Kolb machte die Titelhoffnungen schnell zunichte. Ein weiterer Stopp wurde wegen einer defekten Leitung am Dämpfer als Folgeschaden nötig.

Danach lag der Matchball bei W&S Racing (Daniel Blickle/Tim Scheerbarth/Max Kronberg). Die vermasselten sich ihren Traum vom Titel aber mit einem zu kurzen Boxenstopp. Um 1,5 Sekunden (!) unterschritt man die vorgegebene Mindeststandzeit und musste deshalb noch einmal einen Extra-Stopp einlegen und verlor damit die Führung und auch die Titelchancen. „Unser System mit doppeltem Boden hat nicht funktioniert", erklärte Blickle. „Ich dachte bis zum Ende sogar noch, ich würde auf Platz 2 liegen und habe mir die Seele aus dem Leib gefahren." Dabei blieb nach dem Zusatz-Stopp nur noch der fünfte Rang.

Aller guten Dinge sind drei

Lachende Dritte: die Meister von 2018 und 2020. Danny Brink und Philipp Leisen, die gemeinsam mit Christopher Rink in der V4 mit einem BMW 325i fahren, holten sich als Außenseiter im finalen Titelkampf zum dritten Mal die Meisterschaftstrophäe. Rink ist allerdings nicht Meister, da er als Doppelstarter auf das Schwesterauto #481 in der VT2 für die Punktevergabe gesetzt hatte, was ja beinahe aufging.

„Eigentlich dachte ich ja, wir werden Meister der Herzen", sagte Leisen und schmunzelte. „Jetzt hat es doch geklappt." Kollege Brink ahnte bis kurz vor Schluss noch nicht mal was vom Titelgewinn. „Ich hatte einfach Spaß da draußen", sagte er. „Wir haben den Titel mit Christopher zu Dritt gewonnen." Für Adrenalin Racing ist es der vierte Meisterschaftspokal in Folge. ■

NLS, 9. LAUF, 45. DMV MÜNSTERLANDPOKAL (3 STUNDEN 15 MINUTEN)

Pole-Position
#7, Pepper/Jefferies (Konrad Motorsport, Lamborghini GT3 Evo), 8.02,930 min
Schnellste Runde
#11, Schramm/Giermaziak (Phoenix Racing, Audi R8 LMS), 7.56,974 min

1.	#5	Kolb/Stippler	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	SP9 Pro	23 Runden
2.	#4	Müller/Ragginger	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 18,467 s
3.	#7	Jefferies/Pepper	Konrad Motorsport	Lamborghini GT3 Evo	SP9 Pro	+ 29,790 s
4.	#3	Olsen/Kern	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 50,345 s
5.	#30	Laser/Abbelen/Müller	Frikadelli Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro-Am	+ 3.50,746 min
6.	#350	Harkema/Metzger	Black Falcon Team TEXTAR	Porsche 911 GT3 Cup MR	SP PRO	+ 6.57,274 min
7.	#50	Heimrich/Klasen	Twin Busch by équipe vitesse	Audi R8 LMS	SP9 Am	+ 1 Runde
8.	#165	Neuser/Renger/Marchewicz/Böckmann	Schnitzelalm Racing	Mercedes-AMG GT4	SP10	+ 1 Runde
9.	#69	Scharmach/Jodexnis/Chrzanowski	clickversicherung Team	Porsche 911 GT3 Cup	SP7+SP4	+ 1 Runde
10.	#52	Kaya/Rosenberg/Stursberg		Porsche 911 GT3 Cup	SP X	+ 1 Runde


BR FOTO
Der Fan-Liebling Opel Manta war nach einer Pause auch wieder am Start


BR FOTO
Den Titel um 1,5 Sekunden verpasst: W&S Racing verspielte den Matchball


BR FOTO
Nico Otto und Moritz Oberheim sicherten sich den NLS-Juniortitel


BR FOTO
Phoenix: Kolb/Stippler holten die Speed-Trophäe und Kolb den Debütsieg



GTWC

Der Mercedes AMG GT3 von AKKA ASP dominierte das Finale in Barcelona

Stern-Deutung

Der Sieg beim Finallauf zum Endurance Cup der GT World Challenge Europe in Barcelona ging an das dominierende Mercedes-Team AKKA ASP mit den Piloten Raffaele Marciello, Felipe Fraga und Jules Gounon. Im Meisterschaftskampf konnte sich der führende Iron-Lynx-Ferrari gegen die Widersacher behaupten.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Finalrennen sind nichts für schwache Nerven. Beim letzten Saisonlauf der GT World Challenge in Barcelona wurden die letzten Pokale und Titel der Saison 2021 verteilt. Allein in der Fahrerwertung hatten noch vier Teams (Iron Lynx, AKKA ASP, WRT, Orange 1 FFF Racing) höchst realistische Titelchancen – für Hochspannung war also gesorgt. Der Rennsieg war eine klare und deutliche Angelegenheit für das französische AKKA ASP Mercedes Team: Raffaele Marciello, Felipe Frage und Jules Gounon dominierten das Rennen mit ihrem Mercedes-AMG GT3 (#88) phasenweise nach Belieben: Marciello hatte nach dem Start-Turn zu Beginn des Rennens bereits 17 Sekunden Vorsprung, Teamkollege Fraga baute das Polster auf bis zu 30 Sekunden aus.

Dass Marciello, Fraga und Gounon im Ziel dann nur zwei Sekunden Vorsprung auf den Dinamic-Porsche (#54) von Klaus Bachler, Christian Engelhardt und Matteo Cairoli hatten, lag an zwei Safety-Car-Phasen in der letzten Rennstunde, die das Feld zusammengestaucht hatten.

AKKA: Sieg und Vizetitel

Platz 3 ging in Barcelona an das WRT-Duo Charles Weerts und Dries Vanthoor (#32), die im Audi R8 den möglichen Meistertitel im Endurance Cup verpassten. Der Titel ging stattdessen und wie erwartet an das Ferrari-Trio Alessandro Pier Guidi, Côme Ledogar und Nicklas Nielsen (#51), die mit einem Vorsprung von 13 Punkten zum Finale nach Spanien angereist waren – Platz 7 reichte den Iron-Lynx-Piloten zum Titelgewinn.

> **!** Wenig Grip, hoher Verschleiß: Die Teams waren in Barcelona ratlos. Laut Pirelli wurde die Strecke im Vergleich zu 2020 um 0,8 Sekunden pro Runde langsamer.

Das AKKA ASP Team holte mit dem überlegenen Sieg in Barcelona noch den Vizetitel im Endurance Cup. Startfahrer Raffaele Marciello konnte das Rennen von der Pole-Position in Angriff nehmen, nachdem Lamborghini-Fahrer Mirko Bortolotti (#63) den besten Startplatz wegen eines Gelbverstoßes verloren hatte, weshalb sich der Italiener mit Startplatz 4 begnügen musste.

Marciello baute seinen Vorsprung im ersten Stint auf Earl Bamber im GPX-Racing-Porsche (#22) zügig aus. Bamber hatte trotz Platz 2 im Qualifying schon vor dem Start orakelt, dass Mercedes und Lamborghini über die bessere Renn-Performance verfügen würden – und der Neuseeländer sollte recht behalten. Earl Bamber verlor schnell den Anschluss und im Zuge des ersten Stints 17 Sekunden auf Raffaele Marciello.

Die Gründe für die Mercedes-Überlegenheit? Weil das Überholen in einem GT3-Auto in Barcelona extrem schwierig ist, kommt der Position im Zeittraining eine entscheidende Bedeutung zu. Dazu beklagten sich alle Piloten über die Beschaffenheit der Asphalt-Oberfläche, die im Vergleich zum Vorjahr laut Pirelli-Analysen um circa 0,8 Sekunden pro Runde langsamer geworden war. Die Folge: Die Fahrer jammerten über weniger Grip und gleichzeitig hohen Reifenverschleiß. Die Teams versuchten daher, möglichst viele frische Reifensätze für das über drei Stunden führende Finalrennen aufzusparen. Dazu hatten viele Teams große Sorge vor Pick-up im Rennen.

„Wir sind eigentlich nicht sonderlich optimistisch ins Rennen gegangen“, erklärte AKKA-ASP-Pilot Marciello nach dem Sieg.

„Wir hatten wenig Grip, und die Longruns waren nicht besonders gut. Doch am Renntag war dann wieder alles anders, es hat Klick gemacht, der Mercedes hat sehr gut funktioniert und wir hatten auch kein Thema mehr beim Reifenverschleiß.“ Marciello spielte den großen Vorsprung aus dem ersten Stint herunter: „Ich glaube, der Porsche von Earl Bamber hat den Lamborghini (#63) von Marco Mapelli etwas aufgehalten.“

Dagegen spricht, dass Fraga den Vorsprung im Mittelstint auf phasenweise bis zu 30 Sekunden ausbauen konnte. Schlussfahrer Jules Gounon verlor den großen Vorsprung zwar durch zwei SC-Phasen wieder, trotzdem hatte der Franzose bei den Restarts keine große Mühe, die Gegner auf Distanz zu halten, weil zwischen ihm und den nächstplatzierten Autos oft mehrere überrundete Fahrzeuge lagen.

Porsche mit Platz 2

Dazu dezimierten sich die Gegner auch noch selber: Andrea Caldarelli touchierte in der zweiten Rennstunde im Orange-1-FFF-Racing-Lambo einen Backmarker, in der Folge kassierte der Italiener eine Durchfahrtsstrafe, die ihn auf Platz 13 zurückwarf. Der Rückstand auf die Spitze betrug über 45 Sekunden. Dank der zwei Safety-Car-Phasen in der letzten Rennstunde konnten sich Caldarelli, Marco Mapelli und Mirko Bortolotti aber wieder bis auf Platz 4 vorschieben – auf dem gleichen Platz landete das Trio damit auch in der Endurance-Cup-Meisterschaft.

Auch der anfänglich auf Platz 2 klassierte GPX-Porsche (#22) von Earl Bamber, Matt Campbell und Mathieu Jaminet fiel wegen einer Durchfahrtsstrafe zurück, nachdem man beim Boxenstopp mit dem Nachtanken begonnen hatte, obwohl der 911 GT3 R noch nicht komplett aufgebockt war. Der GPX-Porsche verlor viel Boden und kam nur auf Platz 10 ins Ziel. Des einen Leid, des anderen Freud: Der Dinamic-Elfer (#54) von Bachler, Engelhardt und Cairoli profitierte vom Rückfall der Markenkollegen und rückte auf den zweiten Platz vor, den man auch bis ins Ziel verteidigen konnte.

Spätestens in der dritten Rennstunde begann das große Rechnen, denn vier Teams hatten noch Meisterschaftschancen: Bei einem Sieg von AKKA ASP musste der in der Meisterschaft führende Iron-Lynx-Ferrari (#51) mindestens auf Platz 9 ins Ziel kommen. Der WRT-Audi und der Orange-1-FFF-Racing-Lambo hatten zwar noch Titelchancen, doch dafür hätten sie volle Punkte holen müssen. Der Lambo kam über Platz 4 nicht hinaus, der WRT-Audi (#32) von Weerts und Vanthoor schaffte nur Platz 3.

Mit dieser Grundkonstellation konnte Ferrari seine Position im Feld und in der Meisterschaft aktiv managen – allerdings nur mit Mühe. Schon am Freitag und Samstag kämpfte der Iron-Lynx-Ferrari mit wenig Grip und hohem Reifenverschleiß. „Das war zwar auch schon beim letzten Rennen am Nürburgring so, aber hier war es noch mal schlimmer“, so Pier Guidi nach dem Rennen, wo Iron Lynx dank Platz 7 den Endurance-Titel holte.

„Der letzte Stint war ganz schön anstrengend, denn viele GT3-Autos waren hier eindeutig schneller als wir, trotzdem mussten wir Platz 9 erreichen, um den Titel zu holen. Es war eine ganz schöne Gratwanderung, denn wenn man im Verkehr zu hart zu Werke geht, bekommt man schnell eine Durchfahrtsstrafe – es war ein permanenter Kompromiss zwischen Attacke und Verteidigung.“

WRT mit fünf GTWC-Titeln!

Pier Guidi ist übrigens der erste Fahrer in der GTWC-Historie, der seinen Endurance-Titel aus dem Vorjahr verteidigen konnte. „Der Sieg in Spa war natürlich die Grundlage für den Titel“, so der Italiener. „Die letzten zwei Rennen am Nürburgring und in Barcelona taugten unserem Auto gar nicht, uns fehlten zwischen sechs Zehntel und eine Sekunde pro Runde auf die Gegner. Es war anstrengend, den Titel unter diesen Bedingungen unter Dach und Fach zu bringen!“

Auch das Audi-Duo Vanthoor/Weerts hätte in der letzten Rennstunde den Ferraristi noch gefährlich werden können, wenn sie einen Sieg eingefahren hätten. „Wir hatten leider nicht den Speed von Mercedes und Lamborghini, dazu hatten wir im freien Training ein Differenzialproblem, was dazu führte, dass wir das Rennen nur von Platz 10 in Angriff nehmen konnten“, so Vanthoor. „Wir fuhren ein gutes Rennen und konnten viele Plätze gutmachen – und so noch den Team-Titel holen.“ Es war der fünfte Titel für das WRT-Team in der GTWC-Saison 2021! ■



GTWC

Endurance-Meister: Pier Guidi, Côme Ledogar und Nicklas Nielsen holten den Titel


GTWC

Beim Start verteidigt AMG-Pilot Marciello die Führung vor Bamber (Porsche)


GTWC

Porsche-Pilot Engelhardt verteidigte Platz 2 vor Audi-Fahrer Frijns

GT WORLD CHALLENGE: ENDURANCE CUP

FÜNFTER SAISONLAUF: BARCELONA, SPANIEN

Länge der Strecke: 4,675 km; **Renndistanz:** 95 Runden = 444,125 km; **Pole-Position Pro-Klasse:** Raffaele Marciello, Felipe Fraga, Jules Gounon; AKKA ASP-Mercedes AMG GT3 (#88): 1.44,823 min; **Schnellste Rennrunde:** Mirko Bortolotti; Orange 1 FFF-Lamborghini Huracán (#63): 1.47,027 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#88	Marciello/Fraga/Gounon	AKKA-ASP-AMG GT3	3:01.41,785 h
2.	Pro	#54	Bachler/Engelhardt/Cairoli	Dinamic-Porsche 911 GT3 R	+2,174 s
3.	Pro	#32	Vanthoor/Frijns/Weerts	WRT-Audi R8 LMS GT3	+4,036 s
4.	Pro	#63	Bortolotti/Mapelli/Caldarelli	Orange-1 -FFF-Lamborghini	+9,511 s
5.	Pro	#4	Engel/Stolz/Bastian	HRT-Mercedes-AMG GT3	+9,984 s
6.	Pro	#114	Lappalainen/Aitken/Rougier	Emil-Frey-Huracán GT3	+14,220 s
7.	Pro	#51	Pier Guidi/Nielsen/Ledogar	Iron-Lynx-Ferrari 488 GT3	+15,221 s
8.	Pro	#163	Siedler/Altoe/Costa	Emil-Frey-Huracán GT3	+15,646 s
9.	Pro	#26	Winkelhock/Lind/Hutchinson	Saintéloc-Audi R8 GT3	+16,041 s
10.	Pro	#7	Bamber/Campbell/Jaminet	GPX-Porsche 911 GT3 R	+16,301 s
11.	Silver	#87	Gachet/Drouet/Tereschenko	AKKA-ASP-AMG GT3	+17,829 s
12.	Silver	#31	Tomita/Erikson/Bird	WRT-Audi R8 LMS GT3	+19,952 s
13.	Pro	#38	Barnicoat/Wilkinson/Bell	Jota-McLaren 720 S GT3	+21,371 s
14.	Silver	#7	Dienst/Besler/Tunjo	Toksport-WRT-AMG GT3	+23,709 s
15.	Silver	#99	Marschall/Hofer/Aka	Attempto-Audi R8 GT3	+24,140 s

NLS/24h-Rennen: Mit Neuerungen in die Zukunft

Elektro- und Hybridklasse

Sowohl die VLN als auch die Organisatoren des 24h-Rennens Nürburgring warten mit Innovationen für 2022 auf. In der Nürburgring Langstrecken-Serie wird es jeweils eine Klasse für Elektro- und Hybridfahrzeuge geben. Das neue Format des 24h-Quali mit zwei einzelnen Rennen ist die Antwort auf das 12h-Rennen der NLS.

Von: **Bianca Leppert**



BR FOTO

Der BMW i8 von Sorg drehte am Freitag beim NLS-Finale erste Runden

Der BMW i8 von Sorg Rennsport machte im Freitagstraining den Anfang. 2022 sollen noch mehr Hybridfahrzeuge in der NLS am Start sein. Das ist zumindest der Wunsch von Technikleiter Volker Strycek, der den Sportler mit Verbrenner und Elektromotor mit rund 360 PS Systemleistung testete. Die Klassen waren bereits in der Ausschreibung angekündigt, bisher gab es aber noch kein fixes Reglement. Das ändert sich nun. „Wir müssen das Thema Nachhaltigkeit im Motorsport vorantreiben und viele motivieren", sagt Strycek.

Deshalb soll der Einstieg auch so leicht wie möglich sein. Eine BOP für die verschiedenen Konzepte gebe es erst mal nicht. „Natürlich sprechen wir darüber, wie man das Mehrgewicht kompensieren kann und mehr Freiheiten schafft."

Klar, dass auch Themen wie Rekuperation, Kühlmanagement und die Ladeinfrastruktur definiert werden müssen. In den Boxen ist etwa Starkstrom verfügbar, Ladeeinheiten stehen ebenfalls zur Diskussion. Feuerwehr, Abschleppdienst oder Streckenposten seien bereits zu 80 Prozent geschult, sagt Strycek.

Sorg Rennsport baute den i8 für den Kunden 828 Racing ein Jahr lang auf. Das war mit Herausforderungen verbunden, denn die Carbon-Karosserie darf für den Einbau des Käfigs nicht angebohrt werden. Man musste sich mit speziellen Platten behelfen. Auch Bremsen, Diffusor und Fahrwerk sind modifiziert. Mit E-Boost liegt die Reichweite bei einer Runde, mit Lift and Coast sollen es mehrere sein. Hier ist man noch in der Erprobung.

Strycek stellt aber auch klar, dass man synthetische Kraftstoffe begrüßt. „Wenn das beispielsweise einzelne Teilnehmer testen wollen, versuchen wir da auch Dinge über Nacht möglich zu machen."

Der ADAC Nordrhein geht 2022 mit dem Qualirennen neue Wege. Es heißt dann „Qualifiers" und beinhaltet zweimal Einzelzeitfahren für alle Teilnehmer und zwei Rennen à drei Stunden. Die reichen zur Erlangung des Permit A aus – die NLS braucht man also nicht mehr. Man munkelt, das sei die Antwort auf das 12h-Rennen der NLS, das nicht gut beim ADAC ankam. ■

IMSA-Meisterschaft: GT-only-Rennen auf dem VIR

Tandy und Estre geraten aneinander

Beim GT-Rennen der IMSA-Serie auf dem Virginia International Raceway holte das Corvette-Duo Nick Tandy und Tommy Milner den dritten Sieg in Folge. In der GTD-Klasse schafften die Porsche-Piloten Laurens Vanthoor und Zach Robichon den dritten Sieg im vierten Rennen.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Es war das letzte Rennen für die GT-Meute vor dem großen Finale beim 10h-Rennen in Road Atlanta Mitte November. In der GTLM-Klasse holten Nick Tandy und Tommy Milner ihren dritten Sieg in Folge und verkürzten den Rückstand auf ihre Markenkollegen Antonio García und Jordan Taylor auf 127 Punkte. Tandy führte das Rennen nach einem Boxenstoppfehler beim Schwesterauto locker an, als eine Safety-Car-Phase das Feld zusammenführte. Beim Restart wurde Tandy erst von García, dann von WeatherTech-Porsche-Pilot Kévin Estre passiert, der den Briten von der Straße schob. Estre passierte García, im Schlepptau Tandy, der in der Folge Estre in die Wiese schob, die Führung übernahm und siegte.

In der GTD-Klasse holten das Pfaff-Motorsport-Duo Zach Robichon und Laurens Vanthoor den dritten Sieg im vierten Rennen, sie führen die Meisterschaft mit 50 Punkten Vorsprung auf das Lambo-Duo Sellers und Snow an, die auf der VIR-Piste Zweite wurden. Bemerkenswert: Vanthoor und Robichon siegten nach einer Strafe im Training vom 13. Startplatz aus! ■

SRO/GTWC: Ratel-Pressekonferenz in Barcelona

Ratel will Driver Grading neu aufsetzen

GT-Promoter Stéphane Ratel holte beim Finale in Barcelona seine jährliche Pressekonferenz nach, die normalerweise in Spa stattfindet. Der Franzose bestätigte den IGTC-Kalender 2022 und setzt ab nächstem Jahr auf ein modifiziertes Driver Grading.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Viele Teams im GTWC-Fahrerlager äußerten in der abgelaufenen Saison Kritik an den Fahrereinstufungen der Serie, besonders die sogenannten Super-Silber-Fahrer standen im Fadenkreuz der Diskussionen. Bei seiner jährlichen Pressekonferenz hat GT-Promoter Ratel nun Besserung gelobt: Der Veranstalter SRO erhält nicht nur das Recht, Fahrer eigenständig herauf- oder herabzustufen, vielmehr soll eine eigene Kommission gegründet werden, die aus Teams aus der GT World Challenge Europe besteht, um das Gesamtsystem zu überarbeiten. „Das bisherige Grading-System ist überholt und enthält Fehler", sagte Ratel. „So haben wir mit Gold und Platin zwei Kategorien für dieselben Fahrer, die Silber-Kategorie ist ein unübersichtlicher Mix vom jungen Profi bis zum reifen Amateur. Vieles macht hier aus aktueller Perspektive keinen Sinn mehr."

Ratel verkündete auch den IGTC-Kalender 2022: Bathurst bildet am 20. März den Saisonauftakt, gefolgt vom 24h-Rennen in Spa (30./31. Juli), Indianapolis Anfang Oktober und Kyalami Ende November. Bathurst clasht allerdings mit dem WEC-/IMSA-Auftakt in Sebring. ■

„Ich muss noch viel lernen“

Oliver Solberg ist im Zugzwang. Bei seinen letzten fünf WM-Starts sah er nie das Ziel, meist wegen Unfällen. Hyundai lässt den Schweden in Spanien dennoch im WRC los – und beförderte den 20-Jährigen vorab zum Werksfahrer. 2022 teilt er sich einen i20 Rally1 mit Routinier Dani Sordo.

Von: **Reiner Kuhn**



RÖSELER

„In unserem Fall ist der Teamkollege nicht der härteste Gegner, sondern Partner. Dani Sordo steht mir mit Rat und Tat zur Seite.“

Oliver Solberg

! Oliver Solberg

Geburtstag: 23. September 2001
Geburtsort: Fredrikstad (N)
Herkunftsland: Schweden

WM-KARRIERE
2017: Erste Rallye
2019: Lettischer Meister (VW), Jüngster EM-Lauf-Sieger, Erster von 15 WM-Starts
2020: EM-2. WRC3-4. (Skoda)
2021: WRC-Debüt (Hyundai)

HOBBYS
Alles mit Motoren, Eishockey

Wenn wir uns richtig erinnern, war schon länger klar, dass Sie auch 2022 zum Hyundai-Fahrerkader zählen ...
Richtig ist, dass wir einen Zweijahresvertrag unterschrieben haben. Unklar war nur, wie es nach der ersten Saison weitergehen wird. Natürlich war der Plan, den Sprung in ein Topauto zu schaffen. Ich bin überglücklich, diese Chance zu bekommen.

Weil Ihre aktuellen Resultate eher dagegen sprechen?
Die Saison war schwierig und die meisten Ergebnisse enttäuschend. Vor allem in den letzten Monaten sieht meine Statistik schrecklich aus. Es ist extrem frustrierend, wenn das Auto, aber auch ich nicht funktioniere, egal ob im Rally2 oder WRC. Das Team hat immer alles versucht, um mir ein gutes Auto hinzustellen.

Soll heißen, es lag eher an Ihnen? Was hat sich seit Ihrem fulminanten WRC-Debüt bei der Arctic-Rallye verändert?
Ich hätte viele Antworten darauf, wie und warum es dazu kam. Aber das bringt keinen weiter. Wenn ich das WRC2-Feld wie in Belgien oder Griechenland anführe und irgendetwas am Auto nicht funktioniert, ist das sehr ärgerlich und macht die Sache für den Fahrer nicht leichter.

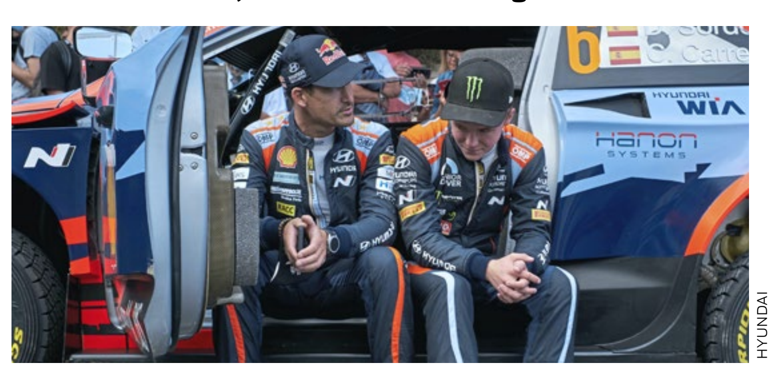
Ihr Vater Petter, Weltmeister von 2003, ist immer dabei. Wünschten Sie sich manchmal, dass er zu Hause statt im Servicepark wäre?
Überhaupt nicht. Ich weiß, dass manch ein Außenstehender die schlechte Phase zum Anlass nimmt, um mein direktes Umfeld oder gar die Zusammenarbeit mit meinem Vater zu kritisieren. Deshalb: Ich habe mich schon immer mit meinem Papa ausgetauscht und liebe es, mit ihm zusammenzuarbeiten. Es ist sicher nicht seine Schuld, dass gerade nichts zusammenläuft.

War es ein Fehler, in dieser Phase den Beifahrer zu wechseln?
Während der Saison ist das nie einfach. Aber sowohl Aaron (Johnston) als auch ich wollten eine schnelle Entscheidung. Und zu Finnland: Im Gegensatz zu Jari (Teamkollege Huttunen), der ebenfalls nicht auf dem Level fuhr, wo er sein sollte und wollte, war ich dort zum ersten Mal am Start. Trotzdem sitze ich am Steuer und bin verantwortlich. Natürlich kann man im Nachhinein sagen, ich hätte, wenn ich mich nicht zu 100 Prozent wohlfühle, da oder dort etwas langsamer machen sollen, statt das Auto zu überfahren. In dieser Hinsicht kann und muss ich noch viel lernen. Das unterscheidet Routiniers wie Ogier oder Sordo von jungen Fahrern wie mir.

Künftig teilen Sie sich einen Werkswagen mit Dani Sordo. Wie ist Ihr Verhältnis?
Sehr gut. Dani ist ein langjähriger Freund der Familie und war schon öfter bei uns zu Hause. In unserem Fall ist der Teamkollege nicht der härteste Gegner, sondern Partner. Dani ist der Routinier, der mir mit Rat und Tat zur Seite steht, egal ob es ums Team, die Technik oder das Fahren geht. Er wird kommende Saison auch dann vor Ort sein, wenn ich im Rally1-Auto sitze. Noch ist aber unklar, wie viele und welche Rallyes ich im Werkswagen bestreite.

Sie sollen mit am meisten Testkilometer im neuen Hybridauto abgespult haben ...
Davon abgesehen, dass Ott Tänak die meisten Testkilometer abgespult haben dürfte, kann ich nur sagen, dass ich den Rally1 schon auf Schotter und Asphalt getestet habe. Mehr will und denke ich, darf ich dazu auch nicht sagen. Nur so viel: Natürlich sind die künftigen Autos anders, und wir Fahrer müssen unseren Fahrstil anpassen. Aber solange ich in einem Topauto der Topliga sitze, kann ich gut damit leben.

Welcher WM-Lauf steht auf Ihrer Wunschliste im Rally1 ganz oben?
Natürlich meine Heimrallye in Schweden. Am liebsten würde ich immer im Rally1 sitzen. Der Plan ist, bei allen WM-Läufen zu starten. Ob ich neben dem Rally1 dann einen WRC oder eher Rally2 fahre, ist noch nicht entschieden. Jetzt konzentrieren wir uns auf die kommenden Wochen, allen voran die Rallye Spanien. ■



HYUNDAI

Ergänzungsspieler: Routinier Sordo soll Junior Solberg zur Seite stehen (v.l.)



Kennt die Rolle des Gejagten. Kroatien-Sieger und Tabellenführer Ogier

ROESLER

Flucht nach vorne

Finnland-Sieger Elfyn Evans schielt weiter auf die WM-Krone. Das weiß auch Tabellenführer Sébastien Ogier und will bei der erstmals wieder nur auf Asphalt ausgetragenen Rallye Spanien den Grundstein für seinen achten WM-Titel legen.

Von: **Reiner Kuhn**

Von 2010 bis 2019 wurde der spanische WM-Lauf auf gemischtem Untergrund, sprich eine Tagesetappe auf Schotter und zwei auf Asphalt, ausgefahren. Geblieben ist der Austragungsort rund um den katalonischen Ferienort Salou, knapp 100 Kilometer südlich von Barcelona. Ab sofort aber findet die flotte Zeitenjagd oberhalb der Costa Daurada nur noch auf Festbelag statt.

Vorteil für Toyota, die mit satten 61 Punkten Vorsprung die Herstellerwertung anführen und im besten Falle Hyundai vorzeitig als Weltmeister ablösen könnten. Denn anders als bei den vergangenen Schotterritten sind die ersten Startpositionen kein Nachteil und Tabellenführer Sébastien Ogier als auch sein engster Verfolger und Teamkollege Elfyn Evans können sich voll auf ihren Kampf um den Fahrertitel konzentrieren.

Hyundai-Trio ebenbürtig

Bei seinem Heimspiel hat Thierry Neuville gezeigt, dass er eine Asphaltrallye sehr wohl auch von einer hinteren Startposition gewinnen kann. Zudem kann der viermalige Vize-Champion aus Belgien ebenso befreit auffahren wie seine Teamkollegen Ott Tänak und Dani Sordo. Denn mit 60 Punkten Rückstand ist für den bestplatzierten Hyundai-Piloten der Fahrer-Titel ebenso außer Reichweite wie für den Ex-Champion aus Estland und den Lokalhelden aus Spanien.

Anders die M-Sport-Piloten Gus Greensmith und Adrien Fourmaux: Ohne Vorbereitungstest können sie nur auf Fehler der überlegenen Konkurrenz hoffen, um wie in Finnland auf den Plätzen 6 und 7 einzulaufen.

Auf dem Programm stehen 1129,83 Gesamtkilometer mit 17 Wertungsprüfungen über insgesamt 280,46 WP-Kilometer. Alle drei Tagesetappen sind ähnlich gestaltet. Soll heißen, nach dem obligatorischen Service in Salou zur Halbzeit werden die Prüfungen vom Vormittag wiederholt.



ROESLER

Nichts mehr zu verlieren: Neuville

Insgesamt stehen 73 Teams auf der Nennliste. Die Spitze bilden elf World Rally Cars der neuesten Generation. Von den 31 Teams in der zweiten Liga gehen 9 in der WRC2 an den Start und 14 in der für Privatfahrer reservierten WRC3. Neben drei Alpine A 110 in der R-GT-Klasse komplettieren sechs WM-Junioren mit ihren Ford Fiesta Rally4 die Liste der Prioritätsfahrer. Während Armin Kremer (Citroën) erneut in der WRC3 mittobt, will Fabian Kreim (VW) das Feld nochmals von hinten aufrollen. ■

WM-NACHRICHTEN

SOLANS FÜR LOUBET

Für Ex-WRC2-Weltmeister Pierre-Louis Loubet, der schon in Finnland fehlte, ist die eh schon enttäuschende Saison verletzungsbedingt komplett gelaufen. Sein Cockpit im privat eingesetzten Hyundai i20 WRC übernimmt in Spanien Lokalheld Nil Solans. Für Monza soll laut Insidern ein MotoGP-Ass bereitstehen.

WRC2: ÖSTBERGS LETZTE CHANCE

Will Mads Östberg (Citroën) seinen WRC2-Titel verteidigen, muss er in Spanien nicht nur den vom privaten VW Polo auf einen werksunterstützten Hyundai i20 gewechselten Finnland-Sieger Teemu Suninen, dessen Teamkollegen Jari Huttunen oder Nikolay Gryazin (VW) schlagen. Der Routinier muss zudem hoffen, dass der in Spanien abwesende Tabellenführer Andreas Mikkelsen beim Finale in Monza nicht aufs Podium fährt.

WRC3: KAJETANOWICZ BRAUCHT VIELE PUNKTE

Titel-Endspurt auch in der mit 14 Teams breit besetzten und Privatfahrern vorbehaltenen WRC3. Kajetan Kajetanowicz (Skoda) könnte in Abwesenheit von Tabellenführer Yohan Rossel (Citroën) 15 Zähler gutmachen, um seine Ausgangslage für den Showdown in Monza zu verbessern.

KREMER UND KREIM: „SPASS HABEN“

So unterschiedlich die Vorbereitungen, so gleich die Ziele der dreimaligen deutschen Meister Armin Kremer und Fabian Kreim: Während sich der Routinier aus Mecklenburg Vorbereitungs- und Abschlusstest im ungewohnten Citroën C3 gönnte, reiste der Odenwälder wie schon vor dem WM-Lauf rund um Ypern direkt vom Rundstreckeneinsatz im BMW-M2-Cup an. „Das Wichtigste ist, dass wir hier überhaupt dabei sind, die deutschen Fahnen hochhalten und viel Spaß haben“, so Kremer und Kreim unisono. ■ RK

Rallye-WM

M-Sport bestätigt Breen

Endlich kann Craig Breen seine Freude zeigen. In den kommenden zwei Jahren wird der Ire für M-Sport alle WM-Läufe im neuen Ford Puma Rally1 bestreiten.

Anfang vergangener Woche legte M-Sport vor und machte die Verpflichtung von Craig Breen offiziell. Für den Iren schließt sich mit dem Zweijahresvertrag ein Kreis: Der 31-Jährige hat 2011 die Junioren-WM und ein Jahr später auch die Super-2000-Weltmeisterschaft am Steuer eines Ford Fiesta gewonnen.

Anlässlich eines Besuchs bei M-Sport konnte Breen den neuen Ford Puma Hybrid Rally1 nicht nur in Augenschein nehmen, sondern auf der hauseigenen Schotterpiste im Greystoke Forest auch testen. In Kürze folgt ein ausführlicherer Test in Spanien, der auch Asphaltstrecken umfasst.

Dort sollen neben Breen einmal mehr auch sein künftiger Teamkollege Adrien Fourmaux und erstmals auch Gus Greensmith ins Steuer des völlig neuen Hybridboliden greifen. ■ RK



M-SPORT

Testet schon seinen künftigen Dienstwagen: Breen vor dem Ford Puma Rally1

Rallye-WM

Lappi wieder bei Toyota

Auch Toyota bestätigte, was MSa-Leser längst wissen: Esapekka Lappi wird sich 2022 den dritten Yaris Rally1 mit Sébastien Ogier teilen.

Nach drei Jahren kehrt Esapekka Lappi zurück. Während Elfyn Evans und Kalle Rovanperä 2022 bei allen WM-Läufen im neuen Yaris Rally1 sitzen, bekommt Lappi nur ein Teilzeitprogramm. Der 30-jährige Finne wird sich im dritten Auto mit Sébastien Ogier abwechseln.

„Ich freue mich, nach diesem Jahr mehr Zeit für meine Familie zu haben und nächstes Jahr trotzdem bei einigen Rallyes starten zu können“, so Ogier, der dabei mit Benjamin Veillas einen neuen Beifahrer an seiner Seite hat. Sein bisheriger Co Julien Ingrassia hängt seinen Helm am Saisonende an den Nagel.

Noch ist unklar, ob es das Toyota-Team schafft, schon ab Saisonbeginn einen vierten Yaris Rally1 für Werksjunior Takamoto Katsuta bereitzustellen oder erst zu einem späteren Zeitpunkt. ■ RK



TOYOTA

Willkommen im Team: Lappi mit Ogier, Rovanperä und Evans (v. r.)



ROESELER

Nach genau zehn Jahren gastiert die Rallye-WM wieder in Neuseeland

WM-Kalender 2022

Neuseeland ist zurück

Am Freitag tagt der FIA-Weltrat in Paris. Weit oben auf der Agenda steht der Rallye-WM-Kalender 2022. Die Debütsaison der neuen Rally1-Hybridboliden soll 13 Rallyes und wieder mehr Übersee-Läufe umfassen.

Von: **Reiner Kuhn**

Am Freitag wird in Paris der FIA-Weltrat in seiner vierteljährlichen Sitzung auch den Rallye-WM-Kalender für 2022 verabschieden. Mit der Rallye Monte Carlo und den Läufen in Schweden, Portugal, Italien, Estland, Griechenland, Spanien sowie den Überseeläufen in Kenia und Japan hatte das oberste Gremium schon im Juli neun der insgesamt 13 WM-Rallyes für die kommende Saison bestätigt. Die restlichen vier Termine sind nur bedingt noch offen.

So steht nach der offiziellen Vertragsverlängerung im Rathaus von Jyväskylä der Schotterklassiker in Finnland kommende Saison ebenso wieder auf dem Tourneeplan wie die in dieser Saison erstmals ausgetragene Rallye Kroatien. Andere sind außen vor: Die Ypern-Rallye in Belgien ist wie geplant 2022 in der Rallye-EM vertreten, Deutschland dagegen ist bis auf Weiteres raus. Größer sind die Bemühungen der Briten, eine Rallye in Nordirland umzusetzen. Als größte Hürden erscheinen die Finanzierung und die Behörden.

In anderen Weltregionen dagegen fallen die Hindernisse: „Bis zum Jahresende werden die für uns relevanten Länder ihre Pandemie-bedingten Beschränkungen aufheben“, weiß Simon Larkin, beim WM-Promoter für Veranstaltungen und Kalenderplanung verantwortlich. Auch deshalb ist die vertraglich schon länger besiegelte Rückkehr nach Neuseeland beschlossene Sache.

Offen dagegen bleibt, ob und wann es wieder nach Mexiko oder Argentinien geht. Denn klar ist auch: Aufgrund des Zeitdrucks bei der Entwicklung und dem Aufbau der völlig neuen Hybridfahrzeuge wollen die Hersteller ihre Übersee-Container nicht vor Ende Februar bestücken. Um an der bewährten Reiseroute von Amerika über Kenia, Neuseeland nach Japan festzuhalten, wäre ein Amerika-Termin vor Mai also kaum möglich. ■

Staubfresser

In Spa wurde reichlich gerempelt. Nicht alles hatte strafrechtliche Folgen

KOPF

Beim Endspurt der Rallycross-Weltmeisterschaft in Spa-Francorchamps gab es zu viele ausgefahrene Ellbogen, dafür aber zu wenig von einer wichtigen Zutat fürs Spektakel: Schotter.

Von: **Sven Kopf**

Es schien so, als hätten die Belgier Angst, dass ihre legendäre Eau-Rouge schmutzig werden könnte. Vor zwei Jahren, als die WRX erstmals in den Ardennen gastierte, hatten sich Fans und Fahrer noch in den tiefen Schotter verliebt, den die Pistenbauer großzügig auf ihrer neu aus dem Boden gestampften Piste verteilt hatten. Imposante Drifts und fliegende Kies-Fontänen sorgten für eine tolle Show. Leider präsentierten sich jene Passagen nun bretthart. Dabei hatte nach mehr Grip keiner gesucht oder gefragt. Ganz im Gegenteil: „Wir haben viel Schotter erwartet", sagte der verdutzte Weltmeister Johan Kristoffersson. Fahrer und Fans rümpften die Nase, denn der neue Belag sorgte bei Ersteren für gefährlichen Blindflug und löste bei Letzteren Niesreize aus. Die Zuschauer knirschten mit den Zähnen, die Fahrer bissen sie zusammen. Im freien Training wurde schnell klar, dass die Sichtbehinderung zu gefährlich sein würde. Also fegte der Veranstalter mit Maschinen den verbliebenen Schotter an den Rand, spritzte Wasser auf und planierte mit einer Walze den Rest. Damit wurde die an sich beeindruckende Strecke mit vorher mehreren Überholmöglichkeiten um ein tolles Element beraubt.

Strafen für die Hansens

Kristofferssons Mission: Bestzeiten, Finalsiege und an Hansens Punktevorsprung knabbern. Für die Titelkombattanten lästig, war nach Q1 Kevin Abbring im Renault Schnellster. In Q2 machte Kevin Hansen im Peugeot kurzen Prozess und schob Abbring quer vor sich her, bis die Bahn frei war. Kristoffersson fuhr im Audi ebenfalls die Ellenbogen aus und schlüpfte durch die winzige Lücke zwischen Abbring und der Betonbegrenzung. Belohnt wurde er mit Bestzeit, der jüngere Hansen dagegen mit einem Dutzend Strafsekunden belegt.

Dann geriet Timmy Hansen mit Niclas Grönholm (Hyundai) aneinander, der strandete im Reifenstapel. Die Stewards entschieden, der Finne hätte die Kontrolle verloren. Timo Scheider (Seat) hielt sich aus allen Scharmützeln raus und erwischte mit der drittschnellsten Zeit einen prima Start ins Wochenende. In Q3 und Q4 setzten Grönholm und Abbring Bestzeiten. Der starke Holländer wurde aber im ersten Semifinale von Timmy Hansen in Führung liegend abgeräumt. Für den Tabellenführer reichte es trotz fünf Strafsekunden für die Finalteilnahme. Scheider gab mal wieder mit lädiertem Seat auf. Kristoffersson blieb cool, dominierte das zweite Halbfinale und das Finale, ließ erneut beide Hansen-Brüder hinter sich und kletterte in der Tabelle an Kevin vorbei auf Rang 2.

August auf dem Dach

Das deutsche Rallycross-Pärchen Mandie August und René Münnich (Seat) hatte sich gemeinsam mit guten Ergebnissen ins Semifinale gekämpft – doch dort fand die ERX-Saison für die beiden kein gutes Ende. Münnich fuhr um den Einzug ins Finale, als August nach einem Zweikampf in die Bande geriet und sich überschlug. Der Seat stand hinter der unübersichtlichen Kurve mitten auf der Ideallinie, doch für einen Rennabbruch reichte das offenbar nicht. Münnich passierte noch einmal das havarierte Auto seiner Partnerin, dann hatte er die Nase voll und bog ins Fahrerlager ab. Beide kamen mit dem Schrecken davon.

Der Norweger Andreas Bakkerud (Skoda), in den Vorjahren noch fester Bestandteil der Weltmeisterschaft, sicherte sich mit der Europameisterschaft bei den Supercars endlich mal einen Titel und machte sich damit ein schönes Geschenk zum dreißigsten Geburtstag. ■

HALBFINALE 1

1.	K. Hansen	Peugeot 208
2.	Marklund	Hyundai i20
3.	T. Hansen	Peugeot 208
4.	Knapick	Citroen DS3
5.	Abbring	Renault Megane RS
6.	Scheider	Seat Ibiza

HALBFINALE 2

1.	Kristoffersson	Audi S1
2.	Szabo	Hyundai i20
3.	Ide	Audi S1
4.	Grönholm	Hyundai i20
5.	Rytkönen	Ford Fiesta
6.	O'Donovan	Ford Fiesta

FINALE

1.	Kristoffersson	Audi S1
2.	K. Hansen	Peugeot 208
3.	Szabo	Hyundai i20
4.	T. Hansen	Peugeot 208
5.	Ide	Audi S1
6.	Marklund	Hyundai i20

WM-STAND FAHRER

1.	Timmy Hansen	151 Punkte
2.	Johan Kristoffersson	139
3.	Kevin Hansen	136
4.	Marcus Grönholm	123
5.	Krisztian Szabo	108
6.	Kevin Abbring	97
7.	Timo Scheider	75

WM-STAND TEAMS

1.	Hansen World Rallycross Team	287 Punkte
2.	GRX-Set World RX Team	231
3.	KYB EKS JC	211



KOPF

Bakkerud: Endlich ein Titel



Totale Eskalation

Wenn zwei sich streiten: Audi-Pilot Kelvin van der Linde kollidiert mit dem Ferrari-Konkurrenten Liam Lawson beim Start am Sonntag

Markenorder, Protest und reichlich Kontaktsport: Beim DTM-Saisonfinale auf dem Norisring ging es wie erwartet zur Sache. Am Ende profitierte ein meisterlicher Maximilian Götz (Mercedes) vom Kleinkrieg zwischen dem Red-Bull-Youngster Liam Lawson (Ferrari) und dem Audi-Star Kelvin van der Linde, die gleich zweimal in der ersten Kurve aneinandergeraten waren.

Von: **Philipp Körner**

Zumindest für Maximilian Götz fiel das Fazit nach dem sehr turbulenten Saisonfinale einfach aus: „Die anderen beiden haben sich heute selbst aus dem Rennen genommen und beide hätten nach den Rennen heute und gestern den Titel nicht verdient. Sich in der ersten Kurve so in die Karre zu fahren? Das macht man nicht!“ Schlussendlich habe dann der gewonnen, der die Ruhe bewahrt hat und am entspanntesten geblieben ist. „Mir ist egal, was die anderen denken. Ich bin Meister und stehe in den Geschichtsbüchern. Das macht mich stolz.“

Dass der stets gesprächige Unterfranke der erste Champion der neuen GT3-Ära werden würde, wirkte vor Beginn des Wochenendes noch sehr unwahrscheinlich. Auf den Meisterschaftsführenden Liam Lawson hatte Götz nämlich satte 26 Punkte Rückstand, auf Kelvin van der Linde zwölf Zähler. Trotzdem diktierte er nach Hockenheim noch optimistisch in die Notizbücher: „In der DTM ist alles möglich.“ Am Ufer des Nürnberger Dutzendteichs wurde es zur selbsterfüllenden Prophezeiung.

Nach der ersten Qualifikation schien es allerdings noch so, als ob der 19-jährige Liam Lawson die besten Karten beim Titel-Poker haben würde. Der Ferrari-Pilot schlug Van der Linde im Duell um den ersten Startplatz mit 0,184 Sekunden Vorsprung – auf dem nur 2,3 Kilometer langen Norisring eine regelrechte Machtdemonstration. Maximilian Götz belegte Platz 5 und fiel so im Vergleich mit der direkten Konkurrenz im Qualifying wieder etwas ab. Mit Lucas Auer (Winward) und Arjun Maini (Getspeed) lagen immerhin zwei freundlich gesinnte Markenkollegen vor ihm. Bereits vor dem Wochenende war klar, dass die weiteren AMG-Piloten Götz nicht im Weg stehen werden.

> „Ich bin sehr enttäuscht und es tut mir für mein Team leid. Das, was in der ersten Kurve passiert ist, ist lächerlich. Der Typ hat auf meine Tür gezielt.“
>
> Liam Lawson

Krieg in der ersten Kurve

Etwas zur Überraschung von Liam Lawson starteten die Pole-Sitter am Norisring auf der äußeren Seite der Strecke, wodurch er sich früh vor Van der Linde setzen musste. Obwohl der smarte Neuseeländer dank einer besseren Beschleunigung diesen Plan schon auf den ersten Metern umgesetzt hatte, zuckte der hinterherfahrende Abt-Konkurrent in der Anbremszone der Grundig-Kehre nach innen und verfehlte die Kurve deutlich. Während der ausweichende Lawson trotz eines Kontakts mit Maini nur auf Platz 2 zurückfiel, musste sich Van der Linde auf dem siebten Rang einreihen. Götz beendete den ersten chaotischen Umlauf hinter dem Albon-Ersatz Nick Cassidy (AF Corse) auf der vierten Position.

In den darauffolgenden Runden kämpfte sich Götz schnell bis auf den ersten Platz vor und legte so den Grundstein für den Sieg am Samstag. Der hinter ihm liegende Philip Ellis (Mercedes/Winward) diente sich in der Anfangsphase als Schutzschild gegen den drittplatzierten Lawson an, wurde vom Youngster nach einer weiten Linie ausgangs des Schöller-S aber in einen Dreher geschickt. Die Rennleitung entschied schnell auf Rennunfall und begründete dies mit der Position von Lawson neben dem Mercedes. Geburtstagskind Ellis, der den Dreher ohne Schaden überstand, ärgerte sich später im Fahrerlager: „Jeder mit Augen im Kopf hat gesehen, was da passiert ist.“ Ein Protest seines Teams sorgte in der Nacht auf Sonntag

für viele Diskussionen und führte zur Furcht vor einer möglichen Titel-Entscheidung am berüchtigten grünen Tisch. Noch vor dem zweiten Rennen wurde die Berufung jedoch wieder abgeblasen, nachdem es wohl Druck von entscheidender Stelle gab.

Maximilian Götz blieb auch dank fehlender Neutralisierungen ungefährdet auf dem ersten Platz. Das Samstagspodium wurde vom erneut starken Arjun Maini und Liam Lawson komplettiert. Van der Linde lief auf der vierten Position ein. Trotz aller Vorkommnisse war es also ein guter Tag für Liam Lawson.

„Schande für den Sport"

Der Neuseeländer war dann auch in der letzten Qualifikation des Jahres unschlagbar und verwies Kelvin van der Linde auf den zweiten Platz. Dritter wurde Nick Cassidy. Maximilian Götz – noch befreit vom Erfolgsbalast – qualifizierte sich auf Rang 8 und scherzte später: „Vor dem Rennen dachte ich: Eigentlich kann ich ja schon das Bier aufmachen, das wird eh nichts."

Selbiges wird dann womöglich dem einen oder anderen Fan aus der Hand gerutscht sein, als es zur noch dramatischeren Neuauflage des Start-Tumults kam. Diesmal räuberte der Abt-Audi von Van der Linde sogar über den hohen Randstein der Grundig-Kehre, bevor er dem Red-Bull-Ferrari eine mitgab, der schließlich den zweiten AF-Corse-Boliden leicht touchierte. Das mit reichlich Übermut ausgeführte und offiziell mit Bremsproblemen erklärte Manöver Van der Lindes eliminierte so beide Ferrari als Faktoren – glücklicherweise hatten sie schon am Samstag den Team-Titel eingetütet. Lawson humpelte daraufhin mit einem Lenkungsschaden das gesamte Rest-Rennen verzweifelt um den Kurs, wurde aber nicht klassifiziert. Cassidy kam auf Platz 13 ins Ziel. Der bei der Meister-Zeremonie noch geschockte, apathisch wirkende Lawson zürnte später im Interview: „Ich bin sehr enttäuscht und es tut mir für mein Team leid. Das, was in der ersten Kurve passiert ist, ist lächerlich. Der Typ hat auf meine Tür gezielt."

Im Gegensatz zum Samstag wurde die Rennleitung diesmal tätig und sprach eine Fünf-Sekunden-Strafe aus – kurioserweise „wegen unsicherer Rückkehr auf die Strecke". Der nach dem Tiefflug auf dem zweiten Platz liegende Abt-Pilot kam somit

> „Wenn man so hart in die erste Kurve geht, kann das nur im Chaos enden. Dank meiner Norisring-Erfahrung habe ich mich aus allem raushalten können."
>
> Maximilian Götz

sehr glimpflich und mit lebendigen Chancen aus der kontroversen ersten Runde. Gleiches galt für Götz auf Position 5, der abgesehen vom Abt-Audi nur weitere AMG vor sich hatte. Beide Anwärter mussten gewinnen, um Lawson noch den Titel zu entreißen.

Um diese Konstellation herum drehten sich daraufhin die Strategien von Abt und HRT. Für Götz war es elementar, am Südafrikaner vorbeizuziehen. Nur so konnte er von den Markenkollegen Ellis und Auer auf den Plätzen 2 und 1 sicher durchgewunken werden. Van der Linde musste hingegen die Strafzeit herausfahren, was tatsächlich recht gut klappte. Nach dem Stopp lag er vor dem Mercedes von Götz. In Runde 53 kollidierten dann beide ausgangs der Dutzendteich-Kehre – nur mit Glück entging Götz der Mauer. Im Schöller-S rutschte Van der Linde daraufhin mit einem Reifenschaden raus und wurde am Ende 17. Götz erklärte: „Nach dem Kontakt stand das Lenkrad schief und die Bremsen gingen nicht mehr. Ich musste nur noch abwarten, was das Team sagt und dass die beiden anderen mitspielen." Was sie schlussendlich taten. Der auf Siegkurs befindliche Lucas Auer resümierte nach Platz 2: „Es schmerzt mich mehr für mein Team als für mich. Die haben sich den Hintern aufgerissen." Dritter wurde der Mücke-Mercedes-Pilot Maximilian Buhk, dessen Erfolg mit dem häufig diskutierten Space-Drive-System sicher eine Genugtuung sein wird.

Der glückliche Meister Maximilian Götz schob die Diskussionen um die Markenorder lieber schnell zur Seite und kritisierte: „Wenn man so hart in die erste Kurve geht, kann das nur im Chaos enden. Dank meiner Norisring-Erfahrung habe ich mich aus allem raushalten können." DTM-Boss Gerhard Berger machte es etwas kürzer: „Der Maximilian fuhr halt mit Hirn!" ■ ▷



Trauer und Freude: Ein fassungsloser Lawson bei der Meister-Zeremonie

DTM



Doppelte Schützenhilfe: Markenkollegen und Heimfans halfen Götz

DTM

NACHRICHTEN

COMEBACK VON RAST
René Rast hat seine Rückkehr in die DTM angekündigt. Der Meister der Jahre 2017, 2019 und 2020 fuhr in dieser Saison für Audi in der Formel E und schlug sich im Ausstiegsjahr der Ingolstädter mit zahlreichen Top-10-Resultaten achtbar. Sein Einsatzteam für das nächste Jahr steht zwar noch nicht fest, doch mit Abt und Rosberg haben gleich zwei ihm gut bekannte Mannschaften noch offene Plätze. Zusätzlich zur DTM soll René Rast auch intensiv in das neue Prototypen-Programm von Audi involviert werden.

WECHSEL ZU PROSIEBEN
Gleicher Medien-Konzern, aber ein neuer Sender: Nach vier Jahren bei Sat.1 wird die DTM in der kommenden Saison von ProSieben übertragen. Der Tausch ist Teil der am Norisring verkündeten Vertragsverlängerung. Zusammen mit der DTM wechselt auch die Formel E zum Schwestersender. Für die Berichterstattung setzt man weiterhin auf das Team von Ran Racing.

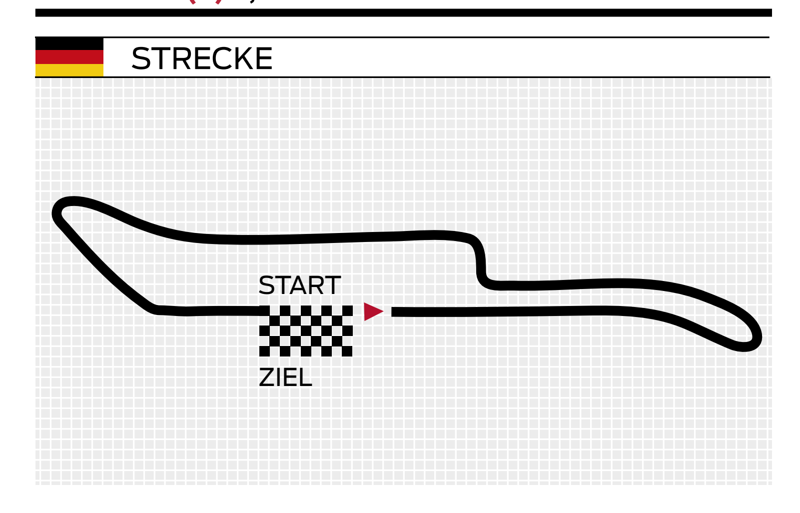
DTM-ELECTRIC-UPDATE
Die ITR, Schaeffler und Mahle haben am Samstag ein 1:1-Design-Modell des noch in Entwicklung befindlichen DTM-Electric-Protoyps präsentiert. Schon 2023 könnte die elektrische Rahmenserie erste Rennen austragen. Die E-Boliden sollen mehr als 1000 PS haben und deutlich über 300 km/h schnell sein.

DTM-TROPHY-MEISTER
Ben Green (BMW/FK Performance) sicherte sich mit einem zweiten Platz am Samstag und einem Sieg am Sonntag den Titel in der Nachwuchsserie DTM Trophy. Der Brite lieferte sich über die gesamte Saison hinweg ein enges Duell mit seinem Landsmann William Tregurtha (Mercedes/CV Performance). In der Teamwertung setzte sich ebenfalls die Mannschaft von FK Performance gegen CV Performance durch.

DTM 2021 RESULTATE

NORISRING (D) 2,300 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Liam Lawson	48,720 sec
2.	Kelvin van der Linde	+ 0,184 s
3.	Lucas Auer	+ 0,211 s
4.	Arjun Maini	+ 0,218 s
5.	Maximilian Götz	+ 0,240 s
6.	Philip Ellis	+ 0,266 s
7.	Daniel Juncadella	+ 0,304 s
8.	Nick Cassidy	+ 0,318 s
9.	Nico Müller	+ 0,469 s
10.	Esteban Muth	+ 0,531 s
11.	Vincent Abril	+ 0,550 s
12.	Mike Rockenfeller	+ 0,571 s
13.	Lucas di Grassi	+ 0,572 s
14.	Maximilian Buhk	+ 0,572 s
15.	Sophia Flörsch	+ 0,724 s*

* +3 Startplätze (Kollision mit Hawkey in Hocken.)

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Liam Lawson	48,622 sec
2.	Kelvin van der Linde	+ 0,041 s
3.	Nick Cassidy	+ 0,100 s
4.	Lucas Auer	+ 0,133 s
5.	Philip Ellis	+ 0,133 s
6.	Daniel Juncadella	+ 0,141 s
7.	Arjun Maini	+ 0,214 s
8.	Maximilian Götz	+ 0,291 s
9.	Nico Müller	+ 0,349 s
10.	Maximilian Buhk	+ 0,421 s
11.	Mike Rockenfeller	+ 0,426 s
12.	Vincent Abril	+ 0,474 s
13.	Sophia Flörsch	+ 0,504 s
14.	Lucas di Grassi	+ 0,530 s
15.	Esteban Muth	+ 0,593 s

ERGEBNIS RENNEN 1

Norisring (D): 09.10.2021; 15. von 16 Läufen;
67 Runden à 2,300 km = 154,10 km
20 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: 18 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position:
#30 Liam Lawson, Ferrari 488 GT3, 48,720 sec = 169,9 km/h
Schnellste Runde:
#51 Nico Müller, Audi R8 LMS, 49,414 sec = 167,5 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/HRT	56.30,701 min	25
2.	Arjun Maini (IND)	Mercedes/Getspeed	+ 7,651 s	18
3.	Liam Lawson (NZ)	Ferrari/AF Corse	+ 8,043 s	15 +3*
4.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 11,678 s	12 +2*
5.	Nick Cassidy (NZ)	Ferrari/AF Corse	+ 11,974 s	10
6.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 14,593 s	8 +1*
7.	Daniel Juncadella (E)	Mercedes/GruppeM	+ 15,109 s	6
8.	Nico Müller (CH)	Audi/Rosberg	+ 15,601 s	4
9.	Maximilian Buhk (D)	Mercedes/Mücke	+ 24,629 s	2
10.	Philip Ellis (CH)	Mercedes/Winward	+ 25,245 s	1

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

ERGEBNIS RENNEN 2

Norisring (D): 10.10.2021; 16. von 16 Läufen;
67 Runden à 2,300 km = 154,10 km
20 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: 15 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position:
#30 Liam Lawson, Ferrari 488 GT3, 48,622 sec = 170,2 km/h
Schnellste Runde:
#23 Nick Cassidy, Ferrari 488 GT3, 49,048 sec = 168,8 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/HRT	56.29,301 min	25
2.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 0,869 s	18
3.	Maximilian Buhk (D)	Mercedes/Mücke	+ 5,339 s	15
4.	Mike Rockenfeller (D)	Audi/Abt Sportsline	+ 6,395 s	12
5.	Daniel Juncadella (E)	Mercedes/GruppeM	+ 9,310 s**	10
6.	Arjun Maini (IND)	Mercedes/Getspeed	+ 12,012 s	8
7.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	+ 15,932 s	6
8.	Vincent Abril (F)	Mercedes/HRT	+ 17,811 s	4
9.	Sophia Flörsch (D)	Audi/Abt	+ 22,657 s	2
10.	Philip Ellis (CH)	Mercedes/Winward	+ 24,700 s**	1

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1) ** inkl. 5-Sek-Strafe

STAND FAHRER

1.	Götz	230 Punkte
2.	Lawson	227
3.	K. van der Linde	208
4.	Wittmann	171
5.	Auer	152
6.	Albon	130
7.	Ellis	129
8.	Rockenfeller	89
9.	Juncadella	77
10.	Müller	56

STAND TEAMS

1.	AF Corse	368 Punkte
2.	Team Abt Sportsline	296
3.	Merc.-AMG Winward	281
4.	Mercedes-AMG HRT	262
5.	Walkenhorst M'sport	171
6.	Merc.-AMG GruppeM	77
7.	ROWE Racing	64
8.	Team Rosberg	55
9.	Merc.-AMG Getspeed	48
10.	T3 Motorsport	48



MOTORSPORT IMAGES

Lichtblick: AF Corse feierte im Debütjahr direkt die Team-Meisterschaft

KOMMENTAR

BÜCHSE DER PANDORA

Die erste Saison der GT3-DTM gipfelte in einem gigantischen PR-Desaster. Noch lange nach dem Finale wurde wild über die Ereignisse diskutiert. Immer im Mittelpunkt: die Antagonisten Kelvin van der Linde und Mercedes. Fans kritisieren unter anderem die absurd lasche Strafe für den aggressiv fahrenden Abt-Piloten und sehen im Titel von Götz eine geschenkte Meisterschaft. Der DTM kommt dieses Gezeter vielleicht sogar gelegen – frei nach dem Motto „Bad News are good News". Es gilt eine lange Winterpause bis Ende April medial zu überbrücken. Bis zum ersten Auftritt in Deutschland dauert es noch einen Monat länger.

Doch die Ereignisse drohen der neu formierten Serie einen bleibenden Image-Schaden zuzufügen. Denn trotz des teils herausragenden Racings mangelt es anhaltend an Akzeptanz. Auch am Norisring zogen viele Fans weiter den Vergleich zur „richtigen DTM" – wohlgemerkt die Class-one-Ära mit ihrer berüchtigten Markenorder. Dass das so verhasste Konzept derart schnell sein Comeback feierte, sollte eine Warnung an das Team von Gerhard Berger sein. Denn angesichts des wachsenden Hersteller-Interesses dürfte die Gefahr größer werden.



Philipp Körner
Redakteur
Automobil



Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch **0781 639 66 54**

Bestell-Nr. **MSA1PRE** (selbst lesen), **MSA1PRG** (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL für zzt. 135,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,70 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfage.

Verantwortlicher und Kontakt: Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. *Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Weitere Informationen zum Datenschutz finden Sie in unserem Impressum.

Wieder neue Sieger



Befreiungsschlag: Girolami und Guerrieri feierten einen Doppelsieg für Münnich Motorsport

Néstor Girolami (Honda) und Norbert Michelisz (Hyundai) holten sich bei der Rückkehr aus der Sommerpause die Siege in Most. Titelverteidiger Yann Ehrlacher (Lynk & Co) baut seine Tabellenführung unbeirrt weiter aus.

Von: **Michael Bräutigam**

Auch beim Start in die zweite Saisonhälfte hielt damit die Serie an: Bei jedem Rennen dieser Saison gab es einen neuen Sieger. Rennen neun und zehn des Jahres brachten in Form des Argentiniers und des Ungarn die ebensovielten Sieger hervor. Das Feld der WTCR ist so eng wie nie zuvor, der Ausgang der Meisterschaft völlig ungewiss.

Beste Chancen hat nach einem weiteren sehr soliden Wochenende sicher Ehrlacher. Der Titelverteidiger ist immer irgendwie in der Spitzengruppe vertreten und baute mit P3 und P4 in Most seine Tabellenführung weiter aus. Der Grund ist recht einfach: Die Ausschläge in der Formkurve der Gegner sind viel größer. Beispiel Nummer 1: Santiago Urrutia. Ehrlachers Cyan-Teamkollege reiste als Tabellenzweiter mit nur zwei Punkten Rückstand nach Tschechien, patzte aber im Qualifying und war im hinteren Mittelfeld natürlich genau in der Gegend, die besonders Crash-anfällig ist. Zu fünf Punkten aus Lauf 1 kamen nach einem frühen Ausfall in Lauf 2 (Kollision mit dem austrudelnden Gabriele Tarquini) keine weiteren hinzu.

Vernay verliert Boden

Beispiel Nummer 2: Jean-Karl Vernay. Die Hyundai-Speerspitze hatte schon in Ungarn ein sehr durchwachsenes Wochenende und musste seine Tabellenführung dort abtreten. In Tschechien war er trotz Maximalzuladung von 60 kg – die neben den Hyundais auch die Hondas traf – trotzdem wieder auf Speed und kam sogar ins Q3. Nach P6 im ersten Lauf musste er im zweiten Durchgang zur Durchfahrtsstrafe antreten. Zwar weil sein Auto vor dem Start noch zu lange aufgebockt war, also ohne Eigenverschulden, doch der Engstler-Pilot fiel nach P14 nun auch auf den fünften Rang in der Tabelle zurück.

„Das war ein Best-Case-Szenario. Der Doppelsieg ist eine schöne Belohnung nach einigen harten Wochenenden.“

Dominik Greiner, Münnich

Die Sieger des Wochenendes waren somit logischerweise andere. Um genau zu sein genau die beiden Fahrer, die Urrutia und Vernay in der Tabelle verdrängen konnten. Zum einen wäre da Esteban Guerrieri. Der Münnich-Honda-Pilot war am Freitag noch schwer gefrustet, weil die Balance nicht passte, beim Bremsen ständig irgendein Rad blockierte und sich so das dritte schwierige Wochenende in Folge andeutete.

Doch sein sächsisches Team stellte den Civic so hin, dass der Argentinier bis ins Q3 fuhr. Im wie immer mit Reversed Grid gestarteten ersten Lauf am Sonntag schob er sich vom siebten Startplatz bereits nach der ersten Schikane auf P2 hinter Teamkollege Girolami vor. Dabei wich er dem Tohuwabohu aus, das der enge Rechts-Links-Haken fast unweigerlich auslösen musste und neben Gaststarter Petr Fulín auch Audi-Pilot Nathanaël Berthon aus dem Rennen riss.

Wie sehr auf Augenhöhe Girolami und Guerrieri sich befinden, zeigte sich, als das Rennen nach kurzer Safety-Car-Phase wieder freigegeben wurde. Wie ein Schatten folgte Guerrieri dem Teamkollegen, ohne dabei jedoch bummeln zu können oder in eine Angriffsposition zu kommen. Stattdessen musste er eher die Augen im Rückspiegel haben, weil Ehrlacher vor allem auf der Bremse öfters nah auffuhr.

Am Ende stand jedoch der Münnich-Doppelsieg und damit eine echte Erlösung. Für Guerrieri war es sogar der erste Podestplatz des Jahres „Das war ein Best-Case-Szenario. Der Doppelsieg ist eine schöne Belohnung nach einigen harten Wochenenden“, sprach Münnich-Team-

manager Dominik Greiner über seine Gefühlslage. Abgerundet wurde das erfolgreiche Wochenende von Guerrieris drittem Platz im zweiten Rennen. Damit schiebt er sich auf den zweiten Tabellenplatz nach vorn.

Neuer Tabellendritter und damit zweiter großer Sieger des Wochenendes ist Mikel Azcona – wenn auch wie Guerrieri ohne Laufsieg. Der Spanier sicherte sich am Freitag die erste Pole-Position, ehe er nach Barcelona flog, dort am Samstag den Titel der TCR Europe eintütete und am Sonntag wieder in Most war.

Im ersten Rennen hielt er sich noch dezent zurück und wich allen Unwägbarkeiten aus. Am Ende bekam er sogar noch eine Position geschenkt, weil der eigentlich Siebtplatzierte Michelisz als Auslöser der Startkollision identifiziert und mit einer 30-Sekunden-Strafe belegt wurde. Im zweiten Durchgang nutzte Michelisz dann einen Quersteher des Spaniers in der ersten Schikane aus, um die Führung zu übernehmen. Weil im Hinterfeld aber mit den Autos von Tarquini, Urrutia und auch Rob Huff (Cupra) gleich drei Autos im Kiesbett gestrandet waren, hieß es erst Safety Car und dann Abbruch.

Leader vorm Heimspiel

Nach Wiederaufnahme des Rennens blieb Azcona zunächst dran, doch mit zunehmender Renndauer war am Sieg von Michelisz nichts mehr zu rütteln. Für den Champion von 2019 war es der erste Sieg seit seinem Titelgewinn vor knapp zwei Jahren.

Nach der bisherigen Seuchensaison ist Michelisz dennoch nur zweite Hyundai-Kraft und spielt damit im Titelrennen keine Rolle. Zumindest noch nicht. Denn wie bei Azcona und Guerrieri, die als Tabellen-Achter und -Neunter angereist waren, kann sich das Blatt schnell wenden.

Yann Ehrlacher sieht die ganzen Wechsel an der Spitze angesichts seiner Konstanz freilich sehr entspannt. Er hat in dieser Woche zudem sein Heimspiel in Pau-Arnos vor der breiten Brust: „Ich freue mich aufs Heimrennen. Wir liegen zwar vorne, aber wir werden weiter pushen.“ ■



WTCR

Durststrecke beendet: Michelisz gewann erstmals seit seinem Titel 2019



WTCR

Neuralgische Stelle: In beiden Rennen krachte es direkt in der Startphase

NACHRICHTEN

FAHRER AUF REISEN

Nicht nur Mikel Azcona nahm die Doppelbelastung WTCR und TCR Europe (S. 28) auf sich, auch Tom Coronel fuhr hier wie da. Gemeinsam starteten der Spanier und der Niederländer nach dem Qualifying am Freitagabend Richtung Barcelona. Am Sonntag waren beide wieder in Tschechien am Start. Möglich war das „Doppel“ nur, weil die WTCR am Samstag Pause hatte. Da fuhr die Langstrecken-WM für Motorräder nämlich ihr Saisonfinale in Most aus.

WACKELT ADRIA?

Hinter dem für Anfang November geplanten Event in Adria standen und stehen noch einige Fragezeichen. Zwar ist der Umbau der Strecke praktisch fertig, doch im WTCR-Fahrerlager gibt es Bedenken, ob auch die Abnahme erteilt wird. Grund: Der Abstand zwischen Start/Ziel-Gerade und Gegengerade ist eigentlich zu gering. Auf Nachfrage sagt ein WTCR-Sprecher jedoch, dass die Abnahme durch die FIA nur eine Formsache sei.

FULÍNS COMEBACK

Nach rund einem Jahr Renn-Pause gab Petr Fulín sein Comeback im Cockpit – und das ausgerechnet in der höchsten TCR-Liga. Von Glück war der Auftritt beim Heimrennen jedoch nicht geprägt. Zwar holte er sich mit P10 im Quali die Pole fürs Reversed Grid, da wurde er jedoch in den Startcrash verwickelt und fiel aus. Im zweiten Lauf reichte es zu Platz 11.

MOST (CZ), 1. RENNEN

9. von 16 Läufen, 15 Runden à 4,212 km (20 gestartet, 16 gewertet)

	Fahrer	Marke	Zeit
1.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	26.36,520 min
2.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 1,060 s
3.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 1,440 s
4.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 2,061 s
5.	Thed Björk (S), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 2,621 s
6.	Jean-Karl Vernay (F), Engstler Liqui Moly Racing	Hyundai	+ 5,378 s
7.	Mikel Azcona (E), Zengő Motorsport	Cupra	+ 6,737 s
8.	Rob Huff (GB), Zengő Motorsport	Cupra	+ 11,540 s
9.	Tom Coronel (NL), Comtoyou DHL	Audi	+ 13,715 s
10.	Gabriele Tarquini (I), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 14,073 s

Schnellste Runde: 1.40,057 min (Girolami)

MOST (CZ), 2. RENNEN

10. von 16 Läufen, 17 Runden à 4,212 km (20 gestartet, 16 gewertet)

	Fahrer	Marke	Zeit
1.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	43.40,427 min
2.	Mikel Azcona (E), Zengő Motorsport	Cupra	+ 1,508 s
3.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 11,043 s
4.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 11,528 s
5.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyou DHL	Audi	+ 12,748 s
6.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 13,922 s
7.	Luca Engstler (D), Engstler Liqui Moly Racing	Hyundai	+ 15,786 s
8.	Frédéric Vervisch (B), Comtoyou	Audi	+ 16,788 s
9.	Gilles Magnus (B), Comtoyou	Audi	+ 17,576 s
10.	Tom Coronel (NL), Comtoyou DHL	Audi	+ 18,366 s

Schnellste Runde: 1.39,503 min (Azcona)

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Ehrlacher	135 Punkte
2.	Guerrieri	115
3.	Azcona	110
4.	Urrutia	108

STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Cyan Racing	236 Punkte
2.	ALL-INKL.COM Münnich	210
3.	Cyan Performance	192
4.	Comtoyou Audi Sport	184

STAND TROPHY

	Fahrer	Punkte
1.	Magnus	94 Punkte
2.	Coronel	62
3.	Boldizs	49

STAND JUNIOREN

	Fahrer	Punkte
1.	Magnus	244 Punkte
2.	Engstler	224
3.	Boldizs	160

Wer hat zwei Zeigefinger und zwei Titel? Seit Samstag Mikel Azcona in der TCR Europe

TCR EUROPE

Zwischen-Titel

Zwischendurch nach Spanien, Titel einfahren und zurück zur WTCR: Mikel Azcona lieferte beim Finale in Barcelona perfekt ab und holte sich in seinem Cupra den zweiten Titel in der TCR Europe.

Von: **Michael Bräutigam**

Diese Coolness muss man mit 23 Jahren erst einmal haben: Am Freitag verweilte Tabellenführer Mikel Azcona noch in Most, um dort die freien Trainings plus Qualifying zur WTCR zu absolvieren. Abends ging es Richtung Prag, von dort mit dem Flieger nach Barcelona. Und dann kam es drauf an: Macht Azcona den Titel schon am Samstag klar, geht es zurück nach Tschechien. Ist die Entscheidung noch nicht gefallen, musste das Meisterstück eben am Sonntag folgen.

Doch Azcona lieferte so perfekt ab, wie man nur abliefern kann. Zwar ist Barcelona seine Heimstrecke, doch Azcona setzte sich ins Auto, fuhr die ersten Runden des Wochenendes auf dem Kurs und den Hankook-Reifen (in der WTCR werden Goodyear gefahren), holte die Bestzeiten sowohl im Q1 als auch Q2 und damit die Pole-Position.

„Meine Teamkollegen haben viele Informationen gesammelt, anhand dieser Daten konnte ich mich gut vorbereiten", bedankte Azcona sich bei seinen Stallgefährten. Neben Evgenii Leonov war das in Barcelona auch Neuzugang Klim Gavrilov, der vom Audi des kleinen VRC-Teams zur Volcano-Truppe wechselte und am Sonntag noch seinen ganz großen Auftritt haben sollte.

Girolami: Technik-Pech

Gleichzeitig erlebte der einzig verbliebene Titelrivale Franco Girolami (Honda), der diesmal ohne die Vor-Ort-Unterstützung von Bruder Néstor sowie Esteban Guerrieri auskommen musste, ein wahres Quali-Desaster. Zwar zeigte er in den freien Trainings nicht unbedingt den Speed, den er hätte haben müssen, um Druck auf Azcona auszuüben. Doch eine defekte Wasserpumpe verhinderte sogar, dass er überhaupt eine schnelle Runde fahren konnte.

Die durch die Pole auf 63 Punkte angewachsene Tabellenführung war mehr als eine Vorentscheidung. Girolami hätte vom letzten Startplatz schon mindestens Dritter werden müssen, um überhaupt genügend Punkte für eine Mini-Chance am Sonntag zu holen – und auch nur, wenn Azcona leer ausgeht.

Doch der Lokalmatador überließ nichts dem Zufall, fuhr einen klaren Start-Ziel-Sieg ein und machte damit den Titel klar – bereits den zweiten nach 2018. So konnte er, wie übrigens auch Audi-Pilot Tom Coronel, das Rennen am Sonntag sausen lassen.

Dieses sorgte noch mal für Diskussionen. Gavrilov münzte die Reversed-Pole in den Rennsieg um, wobei er durchaus Druck von Jack Young im besten Brutal-Fish-Honda bekam. Der fing sich jedoch wegen wiederholter Verstöße gegen die Track Limits eine Durchfahrtsstrafe ein, und der Weg für Gavrilov war frei. Den engen Kampf um nun P2 gewann zunächst Isidro Callejas, doch der wurde wegen Untergewicht disqualifiziert.

In der Teamwertung setzte sich letztlich souverän das Team Sébastien Loeb Racing durch. Bester Trophy-Pilot wurde Comtoyou-Audi-Pilot Nicolas Baert. ■



Drei Titel, drei Teams: Die Fahrer-Krone ging an Volcano-Fahrer Azcona, SLR gewann die Teamwertung und ein Comtoyou-Pilot sicherte sich die Trophy-Wertung.

BARCELONA, 1. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Azcona/Cupra	14 Runden
2.	T. Clairet/Peugeot	+ 1,369 s
3.	Taoufik/Hyundai	+ 4,517 s
4.	Baert/Audi	+ 7,279 s
5.	Callejas/Honda	+ 7,864 s
6.	Langeveld/Hyundai	+ 8,650 s
7.	Ryba/Honda	+ 10,530 s
8.	Young/Honda	+ 12,105 s
9.	J. Clairet/Peugeot	+ 12,419 s
10.	Bennani/Hyundai	+ 15,352 s

BARCELONA, 2. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Gavrilov/Cupra	12 Runden
2.	Bennani/Hyundai	+ 9,031 s
3.	T. Clairet/Peugeot	+ 9,641 s
4.	Langeveld/Hyundai	+ 11,061 s
5.	F. Girolami/Honda	+ 11,833 s
6.	Galas/Hyundai	+ 17,339 s
7.	Homola/Hyundai	+ 19,235 s
8.	Baert/Audi	+ 24,015 s
9.	Jelmini/Hyundai	+ 24,740 s
10.	Colombani/Cupra	+ 26,719 s

ENDSTAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Mikel Azcona (E)	432
2.	Franco Girolami (RA)	353
3.	Niels Langeveld (NL)	295
4.	Tom Coronel (NL)	258
5.	Mehdi Bennani (MA)	252
6.	Teddy Clairet (F)	247
7.	Nicolas Baert (B)	242
8.	Jimmy Clairet (F)	220
9.	Sami Taoufik (MA)	216
10.	Jack Young (GB)	205

DTM

Zweimal runde Siege

Bei der vorletzten Saisonstation in Donington Park feierte Gordon Shedden (Honda) seinen 50. BTCC-Laufsieg. Colin Turkington (BMW) hat jetzt sogar die 60er-Marke erreicht.

Von: **Michael Bräutigam**

Die beiden mehrfachen Champions waren zwar die Sieger, doch nicht durchweg die Schnellsten. Shedden sicherte sich die Pole und den Sieg im ersten Lauf. Es war gleichzeitig der erste seit seinem BTCC-Comeback und der 49. seiner Karriere. Danach gab es die Erfolgsgewichte ins Auto, und im zweiten Lauf fuhr zunächst Tom Ingram (Hyundai) als Sieger ins Ziel. Weil die Rennleitung der Ansicht war, dass sein Überholmanöver gegen den Schotten nicht fair war, setzte es jedoch eine Ein-Sekunden-Strafe für Ingram, und so durfte Shedden doch noch Sieg-Jubiläum feiern.



Siege Nummer 49 und 50: Gordon Shedden jubelte in Donington Park

BTCC

Der dritte Durchgang ging dann an Turkington, der als Elfter des zweiten Laufs für die Reversed-Pole ausgelost wurde. Nach dem Start blieb er vorn, und auch eine kurze Safety-Car-Phase konnte ihn auf dem Weg zu seinem 60. BTCC-Laufsieg nicht mehr stoppen. Über vier Sekunden Vorsprung im Ziel sind Welten in der BTCC-Zeitrechnung.

Wie eng das Feld beisammen ist, sieht man an Tabellenführer Ashley Sutton. Der Infiniti-Pilot ist seit nunmehr zehn Rennen sieglos und sah in dieser Zeit auch nur zweimal (als jeweils Dritter) das Podest. Trotzdem bringt er ein Polster von 32 Punkten vor Turkington und 38 vor Ingram mit zum großen Finale in Brands Hatch am 24. Oktober. Dort sind noch maximal 67 Punkte zu holen. ■

NACHRICHTEN

TCR ITALIEN: BURI HOLT SICH DIE MEISTERSCHAFT

Nach seinem Titel in der ADAC TCR Germany 2020 darf Antti Buri (Target Competition/Hyundai) gleich wieder einen Titel feiern. Beim Finale der TCR Italien in Mugello holte er sich die Pole, einen Sieg, einen zweiten Platz sowie die Meisterschaft. Das Finalrennen gewann Buris Markenkollege und Ex-WTCR-Pilot Kevin Ceccon.

STCC: VIZETITEL FÜR AHLIN-KOTTULINSKY

Robert Dahlgren (Cupra) stand bereits vor dem Finale in Knutstorp als Meister fest. Doch zwischen seiner Teamkollegin Mikaela Ahlin-Kottulinsky und Audi-Pilot Tobias Brink ging es noch um den Vize-Titel. Letztlich setzte sich die Dame durch, die auch den ersten der drei Final-Läufe gewann. Dahlgren und Mikael Karlsson (VW) durften die weiteren Siege bejubeln.

NASCAR

Siege für Wallace und Larson

Zwei Sieger innerhalb einer Woche: In Talladega jubelte Bubba Wallace (Toyota) erstmals, in Charlotte holte Kyle Larson (Chevrolet) den siebten Saisonsieg.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Regen in Talladega sorgte nicht nur für eine Verschiebung, sondern letztlich auch eine Verkürzung des Rennens. Als nach einer Rotphase nicht neu gestartet wurde, stand der bei Abbruch Führende Bubba Wallace als Sieger fest. Es war ein historischer Sieg, denn im NASCAR-Sport hatte seit Wendell Scott in Jacksonville 1963 kein Afroamerikaner mehr auf höchstem Level gewonnen.

Weil Wallace kein Playoff-Fahrer ist und somit zum „Spoiler“ wurde, war das Rennen um die nach Charlotte verbleibenden acht Playoff-Plätze noch spannender. Aus dem Dutzend der Titelanwärter verabschiedeten sich letztlich die beiden Hendrick-Chevy-Piloten Alex Bowman und William Byron, Kevin Harvick im Stewart-Haas-Ford sowie Christopher Bell im Gibbs-Toyota.

Byron hatte dabei mit 30 Führungsrunden lange Chancen auf einen Sieg, wurde jedoch von Markenkollege Tyler Reddick von der Strecke geschoben und musste sich danach wieder vorkämpfen. Ein Dreher kurz vor Schluss, mittlerweile wieder auf Platz 3 liegend, besiegelte das Playoff-Aus.

Zittern musste auch Titelverteidiger Chase Elliott, der von Harvick in die Mauer geschickt wurde und danach mit waidwundem Auto immerhin noch P12 einfahren konnte. Harvick, dessen Foul eine Revanche für Bristol war, fuhr zehn Runden vor Schluss in die Mauer, als er Elliott gerade wieder im Rückspiegel sah. „Karma“, konstatierte (nicht nur) Elliotts Spotter. Larson feierte derweil seinen siebten Saisonsieg und hat beim Blick auf die Punktestände schon eine Hand am Final-Ticket. ■


Wochensieger: Wallace (l.)/Larson

NASCAR

NASCAR CUP SERIES

Talladega/Alabama (USA)
31. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Bubba Wallace (USA)	Toyota
2.	Brad Keselowski (USA)	Ford
3.	Joey Logano (USA)	Ford
4.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
5.	Christopher Bell (USA)	Toyota
6.	Chris Buescher (USA)	Ford
7.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
8.	Kevin Harvick (USA)	Ford
9.	Erik Jones (USA)	Chevrolet
10.	Anthony Alfredo (USA)	Ford

Charlotte/North Carolina (USA)
32. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
2.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
3.	Chris Buescher (USA)	Ford
4.	Kyle Busch (USA)	Toyota
5.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
6.	Matt DiBenedetto (USA)	Ford
7.	Joey Logano (USA)	Ford
8.	Christopher Bell (USA)	Toyota
9.	Ryan Blaney (USA)	Ford
10.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 32 von 36 Rennen

1.	Larson (Chevrolet)	4065 Punkte
2.	Hamlin (Toyota)	4030
3.	Truex Jr. (Toyota)	4029
4.	Blaney (Ford)	4024
5.	Kyle Busch (Toyota)	4023
6.	Elliott (Chevrolet)	4022
7.	Logano (Ford)	4013
8.	Keselowski (Ford)	4008
9.	Harvick (Ford)	2209
10.	Bell (Toyota)	2164



MOTOGP

MOTOGP

Marc Márquez auf dem Circuit of the Americas: „Hatte am Sonntag ein richtig gutes Gefühl fürs Motorrad“

Nach dem Sachsenring hat Ex-Weltmeister Marc Márquez auch in Austin auf einer Links-Strecke gewonnen. Im MSa-Interview erklärt der 28-jährige Spanier die Gründe und sagt, wie es in Zukunft weiter aufwärtsgehen soll.

Von: **Imre Paulovits**

War der Sieg in Austin nach Plan?

Ich bin mit dem Vorsatz nach Austin gekommen, gut zu fahren und um den Sieg zu kämpfen. Das Wochenende ist dann auch gut verlaufen. Der Freitag war richtig gut, der Samstag so lala, aber am Sonntag war ich dann richtig gut in Form. Es hat schon beim Warm-up begonnen, als ich ein richtig gutes Gefühl für das Motorrad hatte. Plan A war, das Rennen von Beginn an anzuführen. Das hat dann auch geklappt. Ich hatte einen perfekten Start, danach konnte ich tief in die erste Kurve hineinbremsen. Ich bin dann als Erster herausgekommen und habe versucht, in den ersten drei, vier Runden auch an der Spitze zu bleiben und die anderen von dort zu kontrollieren. Dann hatte ich ein richtig gutes Gefühl für das Motorrad und die Reifen und habe begonnen, mehr zu pushen. Die Rundenzeiten sind auch gleich von 2.05,0 auf 2.04 gefallen. Ich fühlte mich sehr stark, und ich konnte eine Lücke hinter mir aufmachen. Ich habe mich in dieser Phase sehr gut mit dem Motorrad gefühlt. Und weil ich nicht wusste, wie sich mein körperlicher Zustand bis zum Ende des Rennens entwickeln würde, habe ich versucht, so weit wie möglich wegzufahren. Ich wusste auch nicht, wie sich die Reifen entwickeln würden, aber schließlich hatten alle mit ihnen zu kämpfen. Der Vorsprung, den ich auf Fabio Quartararo hatte, war groß genug, dass ich ihn managen konnte. Ich konnte dann auch bis zum Schluss recht konstant fahren.

Wie schwer war es, sich dabei zu konzentrieren?

Ganz fehlerfrei bin ich zumindest nicht gefahren. Drei Runden vor Schluss bin ich in Turn 6 fast gestürzt, da habe die Front verloren. Aber ich habe nur drei, vier Runden voll gepusht. Als ich dann gesehen habe, dass der Abstand

„Ich hätte in Austin noch Reserven gehabt“

immer größer wurde, bin ich nicht mehr tiefe, sondern nur noch hohe 2.04er Zeiten gefahren, und dabei hatte ich noch Reserve.

Hätten Sie diese Konstanz von den Reifen erwartet?
Ich bin normalerweise ein Fahrer, der die Zeiten, die er in den Trainings fahren kann, auch im Rennen wiederholen kann. Es ist schon wahr, dass man manchmal rausfährt und das Gefühl nicht das Gleiche ist. Dann leidet man mehr. Aber diesmal war meine Pace die gleiche, die ich auch im Training hatte. Mittlere 2.04 mit frischen Reifen, hohe 2.04 mit gebrauchten Reifen. Diese Zeiten hätte ich bis zum Schluss durchfahren können, aber ich bin langsamer geworden, weil die Lücke nach hinten groß war. Das Gefühl war gut, ich bin wie im Training gefahren. Hätte Fabio Quartararo mehr gepusht, hätte ich gewusst, wo ich noch mehr riskieren kann. Das war in Turn 2, 3 und 4, aber das war gar nicht nötig, ich bin bequem gefahren. In Turn 4 ist mir auf dem Video aufgefallen, dass Bagnaia dort sehr gut fährt, und ich habe seine Linie kopiert. Er hat dort den Curb angeschnitten. Die Zeit war zwar gleich, aber man brauchte weniger Kraft. Das hat mir etwas geholfen.

Wen haben Sie nach dem Sieg aus dem Parc Fermé angerufen?
Alberto Puig. Er ist als Team-Manager eine sehr wichtige Person in unserem Team. Er konnte nicht nach Amerika reisen, deshalb waren wir das ganze Wochenende übers Telefon in Kontakt. Er pusht die Techniker, er pusht die Fahrer, er macht sich um alles Gedanken, damit wir in der nächsten Saison alle besser und schneller werden.

Standen Sie nach den bisherigen sieben Siegen in Austin unter Druck?
Natürlich habe ich einen gewissen Druck gespürt. Aber ich bin in dieser Saison schon einiges gewohnt. Sie ist etwas merkwürdig und wirklich hart für mich. Eine solche Achterbahnfahrt der Gefühle habe ich in meiner ganzen Karriere noch nicht erlebt. Es ist nur schwer zu verstehen, warum ich einmal schnell bin und dann wieder nicht, und warum ich stürze. Es sieht aber so aus, dass ich langsam, Schritt für Schritt, besser fahren kann, besonders auf Strecken, die linksherum gehen. Ich scheine auch in der Lage zu sein, meine Situation besser zu managen. Aber ich bin noch immer weit weg von meiner früheren Form. Ich arbeite weiter, ich pushe mich weiter, aber dieses spezielle Gefühl, das ich einst hatte, ist noch nicht da.

> „In Linkskurven kann ich den Lenker mit dem linken Arm drücken, in Rechtskurven nur mit dem linken Arm ziehen. Mein rechter Arm kann nicht drücken.“
>
> Marc Márquez

Hatten Sie Ihren Sturz von 2019 während des Rennens im Kopf?
Ja, ich hatte ihn öfter im Kopf. Es war in Turn 12, das ist ein Bremspunkt, an dem man immer zu viel will. Ich war auch diesmal manchmal zu spät auf der Bremse, und da kam es mir wieder in den Sinn. Ich habe die Bremse wieder rausgelassen und das Einbiegen auf keinen Fall forciert, sondern bin lieber zu weit hinausgetragen worden. Ich war in Turn 11 und 12 besonders vorsichtig. Ich habe einfach versucht, möglichst sanft zu fahren, um die Front nicht zu verlieren.

Wie konnten Sie elf Sekunden schneller fahren als bei Ihrem Sieg 2018?
Der Michelin-Hinterreifen funktioniert wirklich gut, er ist stark verbessert worden. Auch die vordere Mischung hat gut funktioniert, der von 2018 war anders. Sicherlich sind die Bodenwellen seither schlimmer geworden, und am Freitag hat sich jeder über sie beschwert. Aber dann hat jeder sein Motorrad abgestimmt, die Linien verstanden und herausgefunden, wie man den Körper am besten einsetzt. Daher waren die Bodenwellen nicht mehr so schlimm.

Warum haben Sie linksherum so viel weniger Probleme als rechtsherum?
Linkskurven waren schon immer meine Stärke. Aber seit den Verletzungen ist der Unterschied noch größer geworden. Auch mein Gefühl in Linkskurven und Rechtskurven ist sehr unterschiedlich. Die Erklärung ist sehr einfach: In Linkskurven kann ich den Lenker mit dem linken Unterarm drücken, ich kann dort meinen Trizeps benutzen. So kann ich auf eine natürliche und gute Weise fahren. In Rechtskurven kann ich den Lenker nicht drücken, sondern nur mit dem linken Arm ziehen, so habe ich Untersteuern. Mit dem rechten Arm habe ich nicht die Kraft zu drücken. Aber ich habe mich mittlerweile einigermaßen dran gewöhnt. Es war sicherlich nicht einfach, deshalb bin ich auch oft gestürzt. Ich kann die Front auch weiterhin nicht mit dem Unterarm abfangen, wenn sie wegrutscht. Aber wir arbeiten an Lösungen und versuchen, die Situation so gut es geht zu verstehen. Deshalb gibt es auch solche Unterschiede zwischen den einzelnen Rennen. Misano wird auch wieder schwerer, da dort nach einem Rennen und zwei Testtagen jeder sehr schnell sein wird. Deshalb gehe ich mit weniger Erwartungen dran. Aber die letzten beiden Rennen werden für mich wieder interessant werden. Speziell in Portimão wird es interessant sein zu sehen, ob ich mittlerweile dort in den Rechtskurven besser fahren kann.

Wo steht Ihre Genesung im Vergleich zu Saisonbeginn?
Das kann ich nicht genau beurteilen. Ich weiß nur, dass mein rechter Arm im Vergleich zum linken in vielen Bewegungen noch weit weg ist. Aber langsam bin ich in der Lage, am Bremspunkt meine natürliche Position auf dem Motorrad einzunehmen. Aber von der Bremse zum Kurvenscheitel fühle ich mich noch immer nicht wohl. Ich kann das Motorrad auch nicht sliden und damit lenken. Dabei war das früher meine Stärke. Jetzt fahre ich hinein wie die anderen, und ich fühle mich dabei nicht wohl. Dort habe ich noch viele Einschränkungen, aber ich kann das Motorrad auch so fahren. In Austin habe ich meinen Mechanikern gesagt: Fragt nicht nach dem Arm, ich werde einfach versuchen, mein Bestes zu geben. Bei Dingen, bei denen ich mich nicht wohlgefühlt habe, habe ich auch nicht forciert. Aber ich hatte über die Runde den Speed. Der fehlt mir auf vielen Strecken. Selbst wenn ich pushe, bin ich weit weg von Fabio Quartararo und Francesco Bagnaia, die derzeit der Maßstab sind. Jetzt will ich mal bei den letzten drei Rennen schauen, und dann hoffe ich, dass ich im Winter weitere Fortschritte mache. ■



Marc Márquez

Geburtstag: 17. Februar 1993
Geburtsort: Cervera (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2008: 125GP, KTM (13.)
2009: 125GP, KTM (8.)
2010: 125GP, Derbi (1.)
2011: Moto2, Suter (2.)
2012: Moto2, Suter (1.)
2013: MotoGP, Honda (1.)
2014: MotoGP, Honda (1.)
2015: MotoGP, Honda (3.)
2016: MotoGP, Honda (1.)
2017: MotoGP, Honda (1.)
2018: MotoGP, Honda (1.)
2019: MotoGP, Honda (1.)
2020: MotoGP, Honda (–)
2021: MotoGP, Honda (zurzeit 7.)

Hobbys
Dirt Track, Motocross

Motorrad-WM

Kalender 2022 steht

FIM und Dorna haben den ersten Kalenderentwurf für das nächste Jahr vorgestellt. Wenn es die Pandemie wieder zulässt, wird es 2022 insgesamt 21 Grands Prix geben.

Von: **Imre Paulovits**

Die meisten Termine sind die traditionellen, wie es sie vor der Pandemie gab. Neu hinzugekommen ist der Grand Prix von Indonesien auf der Ferieninsel Mandalika. Er soll bereits am 20. März, zwei Wochen nach dem WM-Auftakt in Doha, stattfinden. Zuvor werden die Teams Mitte Februar auf der neuen Strecke testen. Der Grand Prix von Argentinien wurde wieder auf seinen Termin Anfang April gesetzt, eine Woche später soll der US-Grand Prix auf dem Circuit of the Americas bei Austin in Texas stattfinden. Die Europa-Saison soll dann am 24. April in Portimão starten. Der Deutschland-GP auf dem Sachsenring hat wieder den Termin 19. Juni bekommen, eine Woche vor der Dutch-TT in Assen. Da der finnische Grand Prix wieder für Mitte Juli angesetzt wurde – vorausgesetzt, der KymiRing wird fertig – wird die Sommerpause deutlich kürzer ausfallen als dieses Jahr. Wie schon bei der britischen WM-Runde in Silverstone angekündigt, wird dieser in Zukunft vorgezogen, um das möglichst beste Wetter zu bekommen, und soll so bereits am ersten August-Wochenende stattfinden. Der Österreich-GP soll dann am 21. August folgen. Die Übersee-GP in Japan, Thailand, Australien und Malaysia sind wieder im Oktober vorgesehen, das WM-Finale in Valencia soll wieder eine Woche früher stattfinden. So weit die Pläne. Mal sehen, wie weit sie verwirklicht werden können. ■



MOTOGP

Der Deutschland-GP auf dem Sachsenring soll am 19. Juli stattfinden

GEPLANTE TERMINE 2022

6. März	Losail/Q
20. März	Mandalika/RI
3. April	Termas de Río Hondo/RA
10. April	Circuit of the Americas/USA
24. April	Portimão/P
1. Mai	Jerez/E
15. Mai	Le Mans/F
29. Mai	Mugello/I
5. Juni	Barcelona/E
19. Juni	Sachsenring/D
26. Juni	Assen/NL
10. Juli	KymiRing/FIN
7. August	Silverstone/GB
21. August	Red Bull Ring/A
4. September	Misano/I
18. September	Aragón/E
25. September	Motegi/J
2. Oktober	Buriram/T
16. Oktober	Phillip Island/AUS
23. Oktober	Sepang/MAL
6. November	Valencia/E

MotoGP

Testen geht weiter

Die Vorbereitungen auf die Finalrennen und die nächste Saison laufen auf vollen Touren. Diese Woche testeten Stefan Bradl, Cal Crutchlow und Dani Pedrosa in Jerez.

Von: **Imre Paulovits**

Letzte Woche testeten Honda, Yamaha und KTM in Jerez. Sie testeten hauptsächlich Material für die nächste Saison. Es ist wenig herausgesickert, was an den Prototypen genau getestet wurde und was eventuell noch für die letzten drei Grands Prix dieser Saison angewandt werden kann. Der traditionelle Test nach dem WM-Finale in Valencia bleibt dieses Jahr aus, dafür wird es einen Test am 18.–19. November – wieder in Jerez – geben, wo neben den Testfahrern auch die Grand-Prix-Piloten das neue Material fahren werden. Nach den zwei Jahren, in denen die Motorenentwicklung festgefroren war und es auch am Fahrwerk und an der Aerodynamik viele Einschränkungen gab, sollte es nun bei allen Herstellern größere Entwicklungsschritte geben. Dabei ist Aprilia mittlerweile der einzige Hersteller mit Konzessionen. ■



MOTOGP

Dani Pedrosa: Runden in Jerez

NACHRICHTEN

MOTO2

Lorenzo Dalla Porta wurde letzte Woche in der Poliklinik San Donato in Mailand an seiner verletzten linken Schulter operiert. Das Italtrans-Team hat seinen Vertrag für 2022 verlängert, so kann sich der Moto3-Weltmeister von 2019 voll auf seine Rehabilitation konzentrieren. Geplant ist, dass er sowohl seine volle Fitness als auch die Beweglichkeit seiner Schulter wiedererlangt, bevor die Vorsaisontests für die Moto2 am 24. Februar beginnen.

MOTO2/MOTO3

Die Dorna hat bekannt gegeben, dass 2022 sowohl in der Moto2 als auch in der Moto3 30 Fahrer am Start sein werden. Die meisten davon haben ihre Plätze auch bereits fix. In der Moto2 soll es von Valentino Rossis VR46-Organisation gleich zwei Moto2-Teams geben. Das Aramco-VR46-Moto2-Team soll mit Celestino Vietti sowie Niccolo Antonelli oder Stefano Manzi besetzt werden. Das Yamaha-VR46-Mastercamp-Team soll aus einem europäischen und einem asiatischen Fahrer bestehen. Einer sollte Manuel Gonzáles – Supersport-300-Weltmeister von 2019 – sein, der andere könnte Moto2-EM-Pilot Keminth Kubo werden. Aki Ajo tritt mit Pedro Acosta und Augusto Fernández an. Bei IntactGP wird Marcel Schrötter auch 2022 an den Start gehen, dazu hat das Team aus Memmingen den derzeitigen Moto3-Piloten Jeremy Alcoba verpflichtet. American Racing wird mit zwei Amerikanern am Start stehen, neben Cameron Beaubier wird MotoAmerica-Supersport-Meister Sean Dylan Kelly die Stars und Stripes vertreten. Sito Pons hat die beiden derzeitigen Boscoscuro-Piloten Arón Canet und Jorge Navarro verpflichtet. In der Moto3 wird es bei PrüstelGP umfangreiche Veränderungen geben. KTM will CF Moto als Konstrukteur anmelden, die Fahrer sollen Xavi Artigas und Carlos Tatay sein.



Feierstimmung: Der Fanclub feierte mit Rossi ganz in Gelb

MOTOGP

Königs Klasse

Es ist 20 Jahre her, dass Valentino Rossi seinen ersten WM-Titel in der Königsklasse feierte. Er machte es mit Stil: Mit einem ganz knappen Sieg über Max Biaggi in einem spannenden Rennen.

Von: **Imre Paulovits**

Sie schossen auf die Ziellinie zu. Valentino Ross vorn, Max Biaggi in seinem Windschatten. Dann scherte die rot-weiße Yamaha aus, aber es war zu spät: Rossi gewann das Rennen und die Weltmeisterschaft. Dieser 12. Oktober 2001 war auch Sinnbild für vieles, was in den nächsten Jahren folgte: So sehr sich Biaggi auch anstrengte, sein um acht Jahre jüngerer Landsmann schnappte ihm immer wieder die Erfolge weg.

Rossis Karriere hatte in den Anfangsjahren immer das gleiche Schema: 1996, im ersten Jahr mit der 125er holte er bereits GP-Siege, im zweiten Jahr wurde er Weltmeister. 1998 stieg er zu den 250ern auf, holte wieder GP-Siege und gewann 1999 überlegen die mittlere GP-Klasse. Dann stieg er zu den 500ern auf, und auch da dauerte es nur bis Saisonmitte, bis der erste Sieg da war. 2001, seine zweite Saison in der Königsklasse, hatte für den damals 22-Jährigen wieder grandios begonnen. Er gewann die ersten drei Rennen, erst in Le Mans stand mit Biaggi jemand anderes ganz oben auf dem Podest. Und obwohl er im Regen von Mugello das Motorrad kurz vor dem Ziel wegwarf und Biaggi in Assen und auf dem Sachsenring gewinnen konnte, fügte Rossi fünf weitere Siege hinzu, bevor er in Australien seinen ersten Matchball für den Titel hatte. Er brauchte nur noch acht Punkte, um den Titel zu holen, Biaggi hätte alle restlichen Rennen gewinnen müssen.

Biaggi ging das Wochenende hochambitioniert an. Im Qualifying hängte er alle anderen um 0,4 Sekunden ab. Rossi war zwar Zweitschnellster, doch Alex Barros, Sete Gibernau, Olivier Jacque und Loris Capirossi waren alle innerhalb einer Zehntelsekunde mit ihm. Im Rennen gesellte sich auch noch der erstaunliche Noriyuki Haga dazu, und so wechselten die Positionen ständig. Zum Schluss konnten sich aber die beiden WM-Anwärter von den anderen lösen, und Biaggi setzte alles daran, das Rennen zu gewinnen. Doch Rossi drückte sich in der letzten Runde in Turn 10 vorbei und ließ Biaggi nicht wieder vorbei. Der versuchte es aus dem Windschatten, doch letztendlich fehlten ihm 13 Tausendstelsekunden.

Dann ging die Feier nach Rossi-Art los. Der frisch gekürte Weltmeister machte ein Burnout, der gar nicht mehr enden wollte. Seine Freunde, alle in gelbe Anzüge gekleidet, empfingen ihn in der Auslaufrunde, hoben ihn auf ihre Schultern, zogen ihm ein Weltmeister-T-Shirt über, klebten eine Nummer 1 auf seine Honda und drückten ihm eine Italien-Flagge in die Hand. Als er aufs Siegerpodest stieg, wartete sein Team unten, neben seinem Crewchief Jeremy Burgess stand stolz der fünffache Weltmeister Mick Doohan, der vorausgesagt hatte, dass Rossi die Weltmeisterschaft gewinnen würde. In dieser Menge stand auch Valentinos Mutter Stefania Palma und war sichtlich stolz auf ihren Sohn, der nun den Olymp des Motorradsports erklommen hatte.

Rossi sollte auch die verbleibenden beiden Grands Prix in Sepang und Rio gewinnen, womit sein Abstand zum Schluss der Saison beträchtlich wurde. Damit ging eine Ära zu Ende. Die Werke begannen nach dem Finale demonstrativ, die Teile ihrer Zweitakter in den Schrott zu werfen.

MOTOGP

Valentino Rossi (#46) vor Max Biaggi: Der jüngere Italiener behielt die Oberhand

Star einer neuen Ära

Als im nächsten Frühling die MotoGP ihren Anfang nahm, wurde Rossi noch überlegener. Er gewann mit der Fünfzylinder-Honda RC211V gleich den Auftakt und wurde noch souveräner als im Jahr zuvor Weltmeister, erneut vor Max Biaggi. Auch der WM-Titel 2003 ging an ihn. Nachdem er das Gefühl hatte, dass Honda seine Verdienste nicht genügend würdigte, wechselte er zu Yamaha. Er kämpfte auch mit der von Masao Furusawa neu gestalteten Yamaha M1 gleich beim WM-Auftakt den zu Honda gewechselten Max Biaggi nieder und wurde auch auf ihr Weltmeister, genau wie 2005. 2006 ging der Titel zwar an Nicky Hayden und 2007 an Casey Stoner, doch 2009 und 2010 holte Rossi die Titel acht und neun. Und das hat ihm seither niemand nachgemacht. Ebenso, dass er jetzt, 20 Jahre später, noch immer dabei ist. ■

WM-ENDSTAND 2001

500 ccm

1.	Valentino Rossi (I)	Honda	325 Punkte
2.	Max Biaggi (I)	Yamaha	219
3.	Loris Capirossi (I)	Honda	210
4.	Alex Barros (BR)	Aprilia	182
5.	Shinya Nakano (J)	Yamaha	155
6.	Carlos Checa (E)	Yamaha	137
7.	Norifumi Abé (J)	Yamaha	137
8.	Álex Crivillé (E)	Honda	120
9.	Sete Gibernau (E)	Suzuki	119
10.	Tohru Ukawa (J)	Honda	107



BMW-Sieg, Suzuki-Titel

Yoshimura SERT Suzuki reichte in Most Rang 3 im Rennen zum sicheren Titel, nachdem die #333-Yamaha ausgefallen war. Den Sieg in Most holte BMW – und damit die Vize-Weltmeisterschaft.

Von: **Toni Börner**

Es wurde unheimlich knapp. Markus Reiterberger führte auf der Werks-BMW mit der #37, doch von hinten rückte unaufhaltsam Marvin Fritz mit der YART-Yamaha heran. In der letzten Runde hatte Fritz das weiß-blaue Motorrad in Sichtweite, und als es zum letzten Mal auf die Zielgerade ging, saugte er sich im Windschatten heran und scherte aus. Doch es reichte nicht. Reiterberger kreuzte die Ziellinie und die schwarz-weiß karierte Flagge mit sieben Hundertstelsekunden Vorsprung! Es war der knappste Zieleinlauf in der 41-jährigen Geschichte der Langstrecken-WM. Bisher lag der kleinste Abstand zwischen dem Sieger und dem Zweitplatzierten bei 0,081 Sekunden, aufgestellt in Portimão 2016 zwischen GMT94 und SERT, diesmal lag er zwischen der BMW und der YART-Yamaha bei 0,070 Sekunden.

Durch diesen Sieg sicherte sich das Team BMW Motorrad World Endurance mit Markus Reiterberger, Ilya Mikhalchik und Kenny Foray mit der neuen BMW M 1000 RR nicht nur seinen ersten EWC-Sieg, sondern auch gleich noch die Vizeweltmeisterschaft. Dabei fuhren Reiterberger und Mikhalchik das Rennen zu zweit. Kenny Foray war nur als Ersatzmann angereist. „Ich bin am Montag hierhergekommen, ich kannte die Strecke nicht, und meine Aufgabe war einfach, dem Team zu helfen, falls es ein Problem geben sollte. Natürlich wäre ich im Rennen gern selbst gefahren, aber meine Teamkollegen haben einen fantastischen Job gemacht", klärte Foray auf.

> „In der letzten Runde ging mir in der letzten Kurve die Benzinwarnleuchte an. Das Rennen hätte für uns keine Runde länger dauern dürfen."
>
> Markus Reiterberger

Reiterberger war mit rund zehn Sekunden Vorsprung auf seinen letzten Stint gegangen, und die hat er gegen Marvin Fritz perfekt verwaltet. „In der letzten Kurve der letzten Runde ist mir auch noch die Sprit-Lampe angegangen", ginste Reiterberger im Ziel. „Das Rennen hätte keine Runde länger gehen dürfen." Das Team um Werner Daemen hatte diesmal auch sonst alles perfekt geplant. „Wir haben mit einer Fünfstopp-Strategie geliebäugelt, aber dazu brauchten wir mindestens eine Safety-Car-Phase", verriet Reiterberger. „Das ist auf dieser Strecke aber sehr wahrscheinlich, und es kam dann auch dazu. Damit konnten wir mit einem Stopp weniger als YART fahren."

Tempo nicht belohnt

Doch enges Finish hin oder her: Das schnellste Team am Wochenende war erwartungsgemäß wieder YART Yamaha mit Marvin Fritz, Karel Hanika und Niccolò Canepa. Allerdings gab es am Start ein Problem, bei dem die Maschine nicht ansprang. Fritz fuhr als absolut Letzter los, lag am Ende seines Stints trotzdem schon auf Podestkurs. Dann trat das gleiche Problem auch beim ersten Boxenstopp auf. „Dass wir den Sieg am Ende so knapp verpasst haben, ist hart", sinnierte Teammanager Mandy Kainz. „Denn wir waren mit Abstand das schnellste Team auf der Strecke. Für die Endurance und für uns bei YART können wir aber stolz sein: Das war beste Werbung für unseren Sport und eine



Geschafft: Markus Reiterberger rettete den ersten Endurance-WM-Sieg der BMW M 1000 RR, wenn auch knapp, ins Ziel

BMW



YART



Heiße Aufholjagd: Marvin Fritz fehlten im Ziel 0,07 Sek. zum Sieg



BÖRNER

Gebremstes Risiko: SERT reichte Platz 3 zum Titel



BÖRNER

Grund zum Feiern: YART (l.), das BMW-Werksteam (Mitte) und SERT teilten sich das Podest, SERT wurde Weltmeister

fantastische Show. Unsere Fahrer waren in einer eigenen Welt, aber wir haben sinnlos Zeit liegen lassen."

Mit dem Sieg holte BMW auch die Vizeweltmeisterschaft. „Wir sind absolut glücklich", freute sich Teamchef Werner Daemen. „Markus und Ilya haben hier einen unglaublichen Job gemacht, und auch Kenny war zu allem bereit. Es war ein hart umkämpftes Rennen. Wir haben im zweiten Jahr unseres Einsatzes in der Endurance-WM viel Pech gehabt – und sind trotzdem fast immer auf das Podest gefahren, außer halt in Le Castellet. Die Saison dann hier noch mal mit dem Sieg und dem Vize-Titel abzurunden, ist wie ein Traum – vor allem, weil es auch das erste Jahr für die M 1000 RR war."

17. WM-Titel

Aber der Weltmeister der Langstrecke heißt zum 17. Mal Suzuki Endurance Racing Team. Den Titel sicherten sich Gregg Black, Xavier Siméon und Sylvain Guintoli mit Rang 3. Dabei war die Entscheidung schon im Rennverlauf gefallen, als die #333-VRD-Igol-Expériences-Yamaha mit Florian Alt, Nico Terol und Florian Marino mit Motorschaden ausfiel. „Wir wollten den Titel mit einem Podest klarmachen, und das haben wir geschafft", freute sich SERT-Manager Damien Saulnier. „Unsere Verbindung zu Yoshimura hat gleich im ersten Jahr zum Titel geführt. Wir wollten beim Finale so wenig Risiken wie möglich eingehen, aber trotzdem alles geben." Es ist der zweite WM-Titel unter der Führung von Saulnier für SERT. „Dominique Méliand hat mir die Schlüssel für SERT in die Hand gegeben, und ich bin glücklich, dass ich als Teammanager diesen Titel für SERT holen konnte." Dabei hätte es auch fast noch schiefgehen können: Hätte die #333-Yamaha gewonnen und wäre SERT ausgefallen, dann wäre die #333 Weltmeister geworden. Und Xavier Siméon stürzte auch fast auf Öl in der ersten Schikane, zeigte aber einen Wahnsinns-Safe und richtete die GSX-R mit Ellbogen und Hand wieder auf. „Stürzen war für uns verboten, und ich hatte Glück, dass ich das abfangen konnte", so der Belgier. „Insgesamt hatten wir weniger Druck, weil wir nicht wie beim Bol d'Or die verlorenen Punkte aus Estoril wieder aufholen mussten. Wir konnten uns ein defensives Rennen leisten." ■

RENNERGEBNIS ENDURANCE-WM

6 Stunden von Most, 4. WM-Lauf; 897,156 km, 213 Rdn. à 4,212 km; 24 Teams gestartet, 21 gewertet.

	Team	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	BMW Motorrad WEC (Mikhalchik/Reiterberger/Foray)	BMW	06:01.31,007
2.	YART – Yamaha Official Team EWC (Hanika/Fritz/Canepa)	Yamaha	+0,070 s.
3.	YOSHIMURA SERT MOTUL (Black/Siméon/Guintoli)	Suzuki	+1 Rd.
4.	SRC Kawasaki France Trickstar (Guarnoni/Nigon/Checa)	Kawasaki	+1 Rd.
5.	Wojcik Racing Team (Rea G./Morais/Linfoot)	Yamaha	+2 Rdn.
6.	ERC Endurance Ducati (Masson/Zanetti/Gines)	Ducati	+2 Rdn.
10.	Team Aviobike (Gesselbauer/Schafzahl)	Yamaha	+10 Rdn.
13.	Motobox Kremer Racing (Dehaye/Ströhlein/Walchhütter)	Yamaha	+11 Rdn.
14.	Tati Team Bering Racing (S. Suchet/V. Suchet/Boulom)	Kawasaki	+12 Rdn.
15.	Team Bolliger Switzerland (Walraven/Bühn/Pellijeff)	Kawasaki	+12 Rdn.

WM-STAND TEAMS

1.	Yoshimura SERT Motul	175,5
2.	BMW Motorrad EWC	133
3.	Webike SRC Kawasaki F. T.	115,5
4.	VRD Igol Expériences	105
5.	F.C.C. TSR Honda France	91

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	202,5
2.	Kawasaki	141
3.	BMW	138
4.	Suzuki	120,5
5.	Ducati	59,5

„Ein sehr schöner Abschluss“

BMW hat an zwei aufeinanderfolgenden Wochenenden einen Sieg in der Superbike-WM und einen in der Endurance-WM erobert. Im MSa-Interview lässt Renndirektor Marc Bongers hinter die Kulissen schauen und spricht auch darüber, warum Jonas Folger mit der BMW M 1000 RR nicht zurechtkam.

Von: **Imre Paulovits**



BMW

Marc Bongers

Geburtstag: 15. April 1971
Geburtsort: Schoonhoven (NL)
Herkunftsland: Niederlande

KARRIERE
1995: Hartge-BMW
1997: Lotus Engineering
2000: Sauber Engineering
2005: BMW Formel 1
2009: BMW Motorrad Motorsport, Elektronik-Ingenieur
2012: BMW Motorrad Kundensport
2016: Technischer Direktor BMW Motorrad Motorsport
2018: Direktor BMW Motorrad Motorsport
2020: zusätzlich verantwortlich für M 1000 RR

HOBBYS
Familie

Kamen die Siege in der Superbike-WM und der Endurance-WM überraschend?
Wir wissen nicht nur aus diesem Jahr, dass die Balance unseres Motorrades im Regen gut ist, wir haben ja im Vorjahr in Magny-Cours im Regen auf den ersten beiden Startplätzen gestanden. 2019 haben wir in Misano unser erstes Podium geholt. Wir waren dieses Jahr auch bereits bei Mischbedingungen sehr stark. Portimão ist auch eine Strecke, die Michael von der Mark sehr gut liegt. Er war am Sonntagmorgen im Warm-up sofort Schnellster und konnte diese Pace halten, wir wussten also, dass wenn es nass ist, wir eine sehr gute Chance haben. Und das hat Van der Mark sehr gut umgesetzt. Am Samstag war er ja auch im trockenen Rennen auf dem fünften Platz, nur zwei Sekunden hinter dem Dritten, als er abgeräumt wurde, da wäre auch schon ein Podiumsplatz möglich gewesen. Wir waren an diesem Wochenende also gut dabei.

In der Endurance-WM haben wir in diesem Jahr starke Aufholjagden, Podiumsplätze, aber auch Rückschläge erlebt. Nach dem Bol d’Or hatten wir nicht mehr die Chance, um den Titel zu kämpfen, aber es war klar, dass das Team beim Abschlussrennen in Most alles geben wird. Wir standen schon beim Test sehr gut da und konnten dies im Rennen bestätigen. Wir wussten, dass das Podium von der Pace her drin sein muss – dass wir am Ende in diesem so knappen Rennen den Sieg geholt haben, ist einfach fantastisch. Es war ein großartiger Job von Ilya Mikhalchik und Markus Reiterberger, der es so stark nach Hause gebracht hat, und des gesamten Teams, das in der Box perfekt gearbeitet hat. Das ist ein toller Abschluss der Saison. Wir haben aber noch viel Arbeit vor uns.

> „Unser Motorrad war auch schon in der Vergangenheit im Regen sehr gut. Jetzt müssen wir die Punkte verbessern, die uns im Trockenen einbremsen.“
>
> Marc Bongers

Was fehlt in der Superbike-WM noch im Trockenen?
Im Nassen schlagen gewisse Begrenzungen nicht zu. Dort ist man von der Leistung weniger begrenzt. Dort haben wir noch Aufholbedarf, wobei die Lücke nicht mehr so groß ist wie letztes Jahr. Man fährt im Regen auch weniger Schräglage. Was uns im Trockenen noch fehlt, ist das letzte Stück in den Kurvenscheitel hineinzubremsen, anzuhalten, kurz zu drehen und ans Gas gehen zu können. Das sind nur Nuancen, aber daran müssen wir noch arbeiten. Das ist sehr viel Kleinarbeit, das kann man nicht mit einer Komponente abstellen. Wir hoffen auch, dass wir mit der Verpflichtung von Scott Redding noch das eine oder andere Zehntel finden. Aber er wird auch erst seine Zeit brauchen, um sich an das Motorrad zu gewöhnen und es zu verstehen. Er hat aber eine ähnliche Statur und Fahrstil wie Van der Mark, so hoffe ich, dass wir schneller einen Weg finden.

Was erwarten Sie von Scott Redding?
In den letzten beiden Jahren war er klar stärker als seine Marken- und Teamkollegen. Ich denke, dass er bei uns einen Heimathafen findet, in dem er sich wohlfühlt. Er ist ein extrem harter Arbeiter, er trainiert hart und ist ein Kämpfer, der nicht aufgibt. Dazu kann er sich in Zweikämpfen zu Rennbeginn durchsetzen.

Wird es für Tom Sykes eine Lösung für 2022 geben?
Es wird langsam eher unwahrscheinlich. Wir wollten ihn eindeutig an Bord behalten und ihn bei Bonovo unterbringen und ihm dort die neuesten Entwicklungen geben. Wir haben ihm ein faires Angebot gemacht, aber noch kommen wir da nicht zusammen.

Wie hat es Sie getroffen, dass Jonas Folger mit BMW nicht weitermacht?
Das war eine gemeinsame Entscheidung von ihm, dem Team und BMW. Es hat sich leider gezeigt, dass er die Ergebnisse mit unserem Motorrad nicht erbringen kann. Das finden wir alle sehr, sehr schade, denn er kann eindeutig Motorradfahren und war auch bei den Wintertests sauschnell. Er war sofort auf Level Tom Sykes und anfangs schneller als Van der Mark. Aber sobald wir zu den Rennen kamen, konnte er das nicht umsetzen. Das ist sehr schade, denn er war auch sehr hilfreich für die Weiterentwicklung des Motorrads, und was er zeigen konnte, ist auch nicht der Anspruch von ihm gewesen. Wir haben sogar einen zusätzlichen Elektroniker für ihn aufgestellt, aber er kam in den Rennen einfach nicht mit dem Motorrad zurecht, selbst wenn er einige Highlights hatte. Das ist sehr schade, wir wünschen ihn viel Glück für die Zukunft. Aber auf dem Motorrad und in der Meisterschaft funktioniert es für ihn nicht. Ich würde es weder auf ihn noch auf das Motorrad schieben. Aber irgendetwas funktioniert in dieser Kette leider nicht. ■



EISELE

Es geht schon los mit dem Run auf die Plätze in der Königsklasse

Auf die Plätze

Eine aufregende Saison ist zu Ende gegangen. Obwohl das Finale von Deutschlands höchster Straßenrennsportklasse erst ein paar Tage alt ist, wird schon an allen Ecken für 2022 gekurbelt.

Von: **Anke Wieczorek**

Eines muss man der IDM ja lassen: Sie ist eine der ganz wenigen Serien, die trotz des bösen „C“-Worts im Nacken mit sechs Veranstaltungen durchgezogen wurde. Teilweise mit Zuschauern und allem Drum und Dran. Das war eine richtige fette Nummer und hat auf allen Seiten Pluspunkte gebracht. Auf und neben der Strecke.

Inzwischen werden die Weichen für 2022 gestellt. In der Königsklasse IDM Superbike 1000 ist schon einiges los. Der dreifache Meister Ilya Mikhalchik ist auf dem Sprung in die Spanische Meisterschaft. „Sie ist stark und fast mit der IDM vergleichbar“, sagt Werner Daemen, der nicht nur der Teamchef bei EGS-alpha-Van Zon-BMW, sondern auch der Manager des 25-jährigen Ukrainers ist. „Ich suche eine neue Herausforderung für Ilya“, lässt Daemen wissen, „wenn wir keine Alternative finden, fährt er weiter in der IDM.“

Im Yamaha-MO-Racing-Team von Denis Hertrampf ist Vladimir Leonov bereits seit Hockenheim fix. Hertrampf will den 34-jährigen Russen auch über seine aktive Zeit hinaus verpflichten. Er gilt als geschickter Entwickler. Wegen des Rückzugs von Suzuki war Hertrampf in diesem Jahr zu Yamaha gewechselt. Leonov gelangen nach kurzer Einarbeitung drei Podiumsplätze und der vierte Platz in der Gesamtwertung. Weitere Fahrer haben bei Hertrampf wegen eines Platzes für 2022 angeklopft, „aber ich fange erst Ende Oktober mit Gesprächen an“. Das betrifft auch alle Eventualitäten rund um das Ducati-V4R-Panigale-Projekt.

Bei GERT56 bleiben nach der Premierensaison die Fahrer Toni Finsterbusch und Julian Puffe auf der Bestandsliste. Es gibt kein Comeback von Lucy Glöckner. Glöckner hatte sich zum Saisonbeginn aufgrund physischer und psychischer Symptome infolge von Long-COVID bei Teamchef Karsten Wolf für die IDM abgemeldet. Dieser weiß, dass die 31-Jährige zwar wieder fit ist, aber nur noch Langstreckenrennen fahren will.

Im Honda-Team von Jens Holzhauer hat sich Luca Vitali in eine vordere Position gebracht.

EISELE

Feinstes Zahnpasta-Lächeln à la Julian Puffe: Sein Platz ist bestätigt



EISELE

Fragezeichen: Hängt Max Enderlein noch ein Supersport-Jahr dran?



EISELE

Junge Wilde: In der 300-cm³-Klasse ist Gedrängel und kein Platz für Fehler



EISELE

Herzbeben: Sattler/Schmidt (#35) sind Meister und machen weiter



EISELE

Alt gegen neu: Das Thema wird erst im November geklärt

Der Italiener hatte beim IDM-Finale seinen Landsmann Alessandro Polita ersetzt, der nach einer Blinddarm-OP handlungsunfähig war. Vitali wird in der italienischen Meisterschaft hoch gehandelt. Auf deutschem Boden gelangen ihm zwei Top-10-Plätze. „Als Fahrer für 2022 steht er auf jeden Fall in der engeren Auswahl“, so Holzhauer, „unser Motorrad ist konkurrenzfähig. Mit den Fahrern werden wir uns komplett neu aufstellen.“



Die IDM Sidecar verliert die Saurier mit dem großen Hubraum, aber es sind neue 600er-Teams mit junger Besatzung in Sichtweite.

Himmel und Hölle

In der IDM Supersport 600 zieht Meister Patrick Hobelsberger im kommenden Jahr in der Supersport-WM am Kabel. Der Gesamt-Vierte Max Enderlein hätte nach dem letzten Rennen am liebsten alles hingeworfen. Seit drei Jahren leidet er unter dem sehr schmerzhaften Armpump. Inzwischen hat ihn seine Mannschaft wieder so aufgepäppelt, dass eine Fortsetzung seiner Karriere nicht mehr auszuschließen ist.

Das Finale in der IDM Sidecar hatte im Gegensatz zu den Soloklassen erst eine Woche später in Oschersleben stattgefunden. Josef Sattler/Luca Schmidt hätten im Falle, dass Tim Reeves/Kevin Rousseau den ersten Lauf gewinnen, nur Dritte werden müssen, um den Titel zu holen. Aber das ging schief. Reeves gewann zwar, aber die Hauptverkleidung des Gespanns rund um die Sicherheitsölwanne war vor dem ersten Lauf nicht komplett in die Vorrichtung gerutscht. In der ersten schnellen Rechtskurve entwickelten sich so starke Fliehkräfte, dass die Verkleidung praktisch ausgehebelt wurde. Danach strömte der Auspuff nicht mehr dahin, wohin er sollte, sondern direkt in die Verkleidung und in Sattlers Gesicht. Der Kotflügel zerbröselte auch noch. Achter Platz. Sattler ging der Puls hoch, aber nach weiteren 14 Runden stand er als Dritter mit seinem 18-jährigen Beifahrer auf dem Podium und die beiden waren auch die neuen Meister.

Im November ist die Jahreshauptversammlung der Interessengemeinschaft Gespannrennen (IGG). Dort wird auch ein Thema sein, was aus den 1000-cm³-Gespannen wird, die bisher immer noch als Gäste außerhalb der Wertung am Start sein durften.

Mindestens sechs sollten sich zusammenfinden, damit sie auch in Zukunft zugelassen werden, lautete es noch vor zwei Wochen. Aber woher nehmen? Peter Schröder/Carolin Zimmermann, Michael Prudlik/Helmut Lingen, Jord Klok/Carmen Laudy und Hilbert Talens/Frank Knarf wenden sich nach Aussagen von IGG-Sprecher Marcus Gerzack der Sidecar Trophy zu. Das Aussterben der Saurier ist nicht mehr zu verhindern.

Joseph Pirard baut sein Gespann auf 600 cm³ um. Und in puncto Nachwuchsarbeit wird um die IDM-Teilnahme von Vincent und Ted Peugeot gebuhlt, das Vater-Sohn-Gespann aus Frankreich. Fahrer Ted ist 18 Jahre, also genauso alt wie der Deutsche Meister Luca Schmidt.

Wer in der Schwebe hängt, ist ausgerechnet der ehemalige 1000-cm³-Meister Mike Roscher mit seiner Beifahrerin Anna Burkard. Urgestein Roscher ist der einzige Fahrer, der mit den modernen 600-cm³-Teams ernsthaft mithalten kann und will. Was aus ihm wird, entscheidet aber nicht die IGG, sondern der DMSB. ■



ARCHER

GP-Sieg in Frankreich: Jeffrey Herlings ist zurück an der WM-Spitze

Der Mann der Stunde

KTM-Superstar Jeffrey Herlings schlug mit dem Sieg beim Großen Preis von Frankreich in Lacapelle-Marival postwendend zurück und verdarb Romain Febvre (Kawasaki) und den Fans beim Heimspiel die Party. Trost brachte den Franzosen der deutliche Tagessieg von KTM-Pilot Tom Vialle in der MX2-Klasse.

Von: **Frank Quatember**

Jeffrey Herlings ist der Mann der Stunde. Der bullige Holländer zeigte sich eine Woche nach dem schmerzhaften Zielcrash im Talkessel mit Teamkollege Prado völlig unbeeindruckt und gewohnt bärenstark auf der engen, brettharten und mit Steinen nur so gespickten Strecke in Südfrankreich. Tragisch für Romain Febvre, sah der französische Edeltechniker doch bereits wie der strahlende Sieger vor Tausenden französischen Fans aus. Doch der „Bulle von Brabant“ konnte, als es eng wurde, deutlich zulegen und holte sich Tagessieg Nr. 95(!) und das Red Plate des WM-Spitzenreiters.

Der Kampf zwischen Herlings und Febvre deutete sich bereits im Zeittraining an: Das Duo fuhr in einer eigenen Liga knapp zwei Sekunden schneller als die Konkurrenz. Lauf 1 begann mit dem Holeshot von Herlings, der auf der Innenbahn gnadenlos die KTM um die Startkurve prügelte.

Gajser patzte am Start

Der Schweizer Jeremy Seewer glänzte als Zweiter vor Febvre, der kurz darauf mit einer spektakulären Finte dem Yamaha-Piloten das Hinterrad zeigte und Platz 2 hinter Herlings übernahm. Weltmeister Tim Gajser (Honda) patzte am Start, er lag zunächst nur auf Platz 8 und verlor nach einem Fehler weitere Plätze. An der Spitze arbeitete sich unterdessen Febvre Zehntel um Zehntel an den KTM-Star heran und übernahm in Runde 8 kompromisslos die Führung. Herlings zog zurück und blieb in

> „Ich freue mich über das Red Plate. Besser bei mir als bei jemand anderem.“
>
> Jeffrey Herlings, WM-Leader

Lauerstellung, während sich Gajser auf Rang 6 kämpfte und die Zähne am Fünften Tony Cairoli ausbiss. In der Schlussphase war dann Herlings wie aus dem Nichts wieder am Hinterrad von Febvre, doch der Franzose rettete sich mit viel Glück und Geschick zum Laufsieg ins Ziel. Die Plätze dahinter sicherten sich die „jungen Wilden“ Seewer und Pauls Jonass vor Altmeister Cairoli.

In Lauf 2 schoss Herlings erneut wie ein Torpedo aus dem Gatter, doch der schlaue Fuchs Cairoli mogelte sich irgendwie durch Kurve 1 zum Startsieg und seinem ersten Holeshot 2021. Drei Kurven später verbremste sich der neunmalige Champion und musste Herlings und Febvre vorbeilassen. Diesmal kam auch Tim Gajser ordentlich vom Start weg und konnte sich als Vierter einordnen. Doch die Duelle waren klar verteilt, Herlings und Febvre um die Spitze, dann mit Abstand Cairoli vs. Gajser. Knapp vor Rennhälfte überschlug sich der Holländer und verlor die Führung, konnte aber Rang 2 halten.

The Bullet im Windschatten

Trotz mehrerer Sekunden Vorsprung für Febvre dauerte es nicht lange, bis „The Bullet“ im Windschatten der Kawasaki auftauchte. Febvre wurde nervös und machte Fehler; vier Runden vor Ultimo hatte er dem enormen Druck von Herlings nichts mehr entgegenzusetzen. „Ich bin enttäuscht, ich dachte, ich hätte den Sieg in der Tasche“, ärgerte sich der Franzose. Herlings dagegen gewohnt cool wie Eis: „Ich freue mich über das Red Plate, besser bei mir als bei jemand anderem.“

Tim Gajser knackte in Runde 16 das Bollwerk Cairoli und zeigte sich nicht unzufrieden. „Bereits am Morgen hatte ich Pro-

bleme mit dem Track, konnte keine schnelle Runde fahren. Wir haben heute zwar Boden verloren, aber trotzdem an einem nicht so guten Tag das Podium erreicht.“ Herlings und Febvre trennen nur sechs WM-Punkte, dahinter lauert der slowenische Titelverteidiger, dessen Lieblingsstrecken in Italien noch kommen.

Jorge Prado trat verletzt an und äußerte sich ungewohnt demütig zum Crash von Teutschenthal. „Ich hatte nicht damit gerechnet, dass Jeffrey bis zum letzten Zentimeter fightet. Ich habe ihn erst bemerkt, als es schon zu spät war. Es ist gut, dass nicht mehr passiert ist.“ Immerhin lohnten sich die Schmerzen in Frankreich, Prado erkämpfte sich wichtige 14 Punkte.

Jeremy Seewer scheint seine Erkrankung überwunden zu haben. Der Bülacher hatte in Lauf 1 einen tollen Start und konnte Platz 3 sicher verteidigen. „Es geht aufwärts“, freute sich der 27-Jährige. „Zwei fehlerfreie Rennen und nur ganz knapp das Podium verfehlt. Das Level möchte ich in den verbleibenden Rennen halten.“

In der MX2-Klasse erfüllte sich Weltmeister Tom Vialle einen Traum. Zum ersten Mal siegte der KTM-Werkspilot vor seinem Heimpublikum – und das in bester Manier. Vialle zog mit deutlichem Vorsprung beide Holeshots und fuhr zwei einsame Rennen an der Spitze zum Tagessieg. Für die meiste Unterhaltung der zahlreichen Fans rund um die Hartbodenstrecke sorgte allerdings der WM-Führende Maxime Renaux (Yamaha) mit zwei spektakulären Aufholjagden. Kein Zweifel, ohne seine Verletzung im Sommer wäre Vialle auf WM-Kurs, doch Landsmann Renaux wird aller Voraussicht nach trotzdem ein würdiger Nachfolger. Sein unglaublicher Ritt in Lauf 2 von Platz 11 bis vor auf Rang 2 vorbei an Hofer, Geerts und Guadagnini war beste Unterhaltung am Sonntagnachmittag.

Die ersten beiden Plätze auf dem Tagespodium waren von KTM besetzt. Hinter Vialle lieferte Sonnyboy Mattia Guadagnini nach dem Absturz von Teutschenthal ein glänzendes Comeback. Die Top-5-Plätze belegten der Australier Jed Beaton (Husqvarna) und Belgiens Sandexperte Jago Geerts (Yamaha).

Für Simon Längenfelder war das Wochenende in Frankreich durchschnittlich: Der deutsche GasGas-Pilot wurde am Ende auf Platz 15 notiert. ■


ARCHER

Alles KTM, oder was? Heimerfolg mit Doppelsieg für Tom Vialle


ARCHER

Mittendrin statt nur dabei: Tony Cairoli (#222) auf Abschiedstournee

MOTOCROSS-GP FRANKREICH / MXGP

Lacapelle-Marival (F): 10. Oktober, 12. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 16 Grad. **1. Lauf:** 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 19 Runden à 1,620 km (= 30,780 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	19	34.21,708 min = 53,746 km/h
2.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	+ 0,755 s
3.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 36,854 s
4.	Pauls Jonass (LV)	GasGas	19	+ 39,792 s
5.	Antonio Cairoli (I)	KTM	19	+ 41,014 s
6.	Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 44,721 s
7.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	19	+ 1.02,787 min
21.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	18	+ 1 Runde
22.	Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1 Runde
30.	Henry Jacobi (D)	Honda	2	+ 17 Runden

Lacapelle-Marival (F): 10. Oktober, 12. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 16 Grad. **2. Lauf:** 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 19 Runden à 1,620 km (= 30,780 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	34.32,068 min = 53,477 km/h
2.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	19	+ 5,305 s
3.	Tim Gajser (SLO)	Honda	19	+ 15,860 s
4.	Antonio Cairoli (I)	KTM	19	+ 28,199 s
5.	Pauls Jonass (LV)	GasGas	19	+ 29,453 s
6.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 30,145 s
7.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	19	+ 50,673 s
18.	Henry Jacobi (D)	Honda	18	+ 1 Runde
21.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	18	+ 1 Runde
22.	Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1 Runde

WM-STAND MXGP

1.	Jeffrey Herlings	460 Punkte
2.	Romain Febvre	454
3.	Tim Gajser	450
4.	Jorge Prado	398
5.	Antonio Cairoli	387
6.	Jeremy Seewer	344
7.	Pauls Jonass	321
15.	Henry Jacobi	127
19.	Arnaud Tonus	90
28.	Tom Koch	29

1.	KTM	565 Punkte
2.	Honda	459
3.	Kawasaki	459

MOTOCROSS-GP FRANKREICH / MX2

Lacapelle-Marival (F): 10. Oktober, 12. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 16 Grad. **1. Lauf:** 29 Fahrer gestartet, 29 gewertet, 19 Runden à 1,620 km (= 30,780 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	19	34.55,130 min = 52,888 km/h
2.	Mattia Guadagnini (I)	KTM	19	+ 4,885 s
3.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	19	+ 7,369 s
4.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	19	+ 10,833 s
5.	Jago Geerts (B)	Yamaha	19	+ 11,843 s
6.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	19	+ 12,576 s
7.	René Hofer (A)	KTM	19	+ 18,307 s
8.	Wilson Todd (AUS)	Kawasaki	19	+ 27,206 s
17.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	19	+ 1.16,067 min
25.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	18	+ 1 Runde

Lacapelle-Marival (F): 10. Oktober, 12. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 16 Grad. **2. Lauf:** 29 Fahrer gestartet, 29 gewertet, 19 Runden à 1,620 km (= 30,780 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	19	35.06,498 min = 52,603 km/h
2.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	19	+ 2,020 s
3.	Mattia Guadagnini (I)	KTM	19	+ 3,925 s
4.	Jago Geerts (B)	Yamaha	19	+ 5,081 s
5.	René Hofer (A)	KTM	19	+ 5,998 s
6.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	19	+ 6,966 s
7.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	19	+ 20,272 s
14.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	19	+ 1.02,949 min
16.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	19	+ 1.11,937 min
25.	Marnique Appelt (D)	KTM	18	+ 1 Runde

WM-STAND MX2

1.	Maxime Renaux	488 Punkte
2.	Jago Geerts	397
3.	Mattia Guadagnini	393
4.	Tom Vialle	372
5.	Jed Beaton	359
6.	Thibault Benistant	336
7.	René Hofer	333
11.	Simon Längenfelder	209
23.	Lion Florian (D)	29
28.	Michael Sandner	15

1.	KTM	531 Punkte
2.	Yamaha	531
3.	Husqvarna	405

Speedway-GP 2022

Alles neu im Drift-GP?

Am 1. Januar driftet der Speedwaysport in eine neue Epoche: Nachdem BSI Speedway 20 Jahre lang als Promoter den Speedway-GP regiert hat, übernimmt Discovery Sports Events in einem Zehnjahresvertrag mit der FIM die Weltserie. Wird mit dem Einstieg der Amerikaner auch alles besser?

Von: **Andreas Fahldiek** und **Thomas Schiffner**



GOODSHOOT/REYGONDEAU

Promoter Discovery will den GP zur interkontinentalen Erfolgsstory machen

Mit einer bombastischen Präsentation beim Speedway-GP-Finale vorletzte Woche in Torun setzte der Promoter Discovery Sports ein Ausrufezeichen. Discovery Sports Events, eine Tochter des US-amerikanischen Mediengiganten, setzt ehrgeizige Ziele für die Entwicklung des Sports in den nächsten zehn Jahren: „Unser Ziel ist es, den Sport weiter auszubauen und die derzeitigen SGP-Zuschauerzahlen innerhalb der nächsten drei Jahre weltweit zu verfünffachen“, sagt Francois Ribeiro, CEO von Discovery Sports Events. Jedoch: „Wir werden nichts an der Natur des Sports ändern.“

Für 2022 sind die 15 SGP-Piloten schon qualifiziert bzw. gesetzt (siehe Kasten), der Grand Prix soll von elf auf zwölf Rennen aufgestockt werden, und zwar schon nächstes Jahr auf zwei Kontinenten. Bisher war der SGP eine reine „Europameisterschaft“. Discovery spricht von einem Rennen in Ozeanien.

Premiumsender für die TV-Übertragungen soll Discovery+, zurzeit ein Pay-TV-Sender, sein. Da Discovery Sports Events aus Eurosport Events hervorgegangen ist, könnten auch die europäischen Eurosport-Sender zurück ins Geschäft kommen. Völlig neu will der zukünftige Promoter die Nachwuchsförderung strukturieren. Parallel zu den SGP-Grand-Prix-Rennen sollen die Klassen SGP2 (die U21-Weltmeisterschaft), SGP3 (eine neue U16-WM) und SGP4 (eine neue Einstiegsklasse) laufen, vergleichbar mit den MotoGP-Klassen. Das Speedway of Nations (SoN) soll sich ab 2022 jährlich mit dem Speedway World Cup, der alten Team-WM, abwechseln. ■

SPEEDWAY-WM

Fixstarter Saison 2022

1.	Artem Laguta	RUS
2.	Bartosz Zmarzlik	PL
3.	Emil Sayfutdinov	RUS
4.	Maciej Janowski	PL
5.	Fredrik Lindgren	S
6.	Tai Woffinden	GB
7.	Leon Madsen	DK
8.	Max Fricke	AUS
9.	Jason Doyle	AUS
10.	Robert Lambert	GB
11.	Anders Thomsen	DK
12.	Martin Vaculik	SK
13.	Pawel Przedpelski	PL
14.	Mikkel Michelsen	DK
15.	Patryk Dudek	PL

Flattrack-WM Boves Cuneo

Bronze für Markus Jell

Beim Finale auf der TT-Strecke im italienischen Boves Cuneo sicherte sich der Finne Lasse Kurvinen den WM-Titel. Markus Jell konnte mit einem vierten Finalrang knapp die Bronzemedaille ins Ziel retten.

Von: **Thomas Schiffner**

Nach drei Speedwaybahnen wurde der Showdown der Flattrack-WM auf einer TT-Strecke mit Rechts- und Linkskurven auf Schotter entschieden. Mit Francesco Cecchini gab es im vierten Rennen den dritten Sieger. Der Italiener hatte sich in Diedenbergen an der Schulter verletzt und fuhr nun erst sein zweites Rennen. Dem Finnen Lasse Kurvinen reichte Platz 2 im Finale auf seiner KTM locker, um mit 14 Punkten Vorsprung auf Kevin Corradetti seinen ersten WM-Titel zu gewinnen.

Der einzige Deutsche Markus Jell hatte vor Beginn der Kampagne nur ein Ziel: Einmal im Finale stehen. Das schaffte er nun in Italien zum vierten Mal. Aber ganz knapp: Nach den Plätzen 1-3-2 war er auch im letzten Vorlauf Zweiter und wäre von der Pole-Position gestartet. Doch weil er den führenden Italiener zur Seite schob, wurde abgebrochen und der Landshuter disqualifiziert: „Ich war zu ungestüm und damit nicht unter den ersten sechs, die im Finale standen. Ich musste ins Last-Chance-Heat, wo ich mit Hanson Schruf zusammen an der Spitze fuhr, und wir schafften beide die letzten zwei Finalplätze.“ Von der letzten Startposition ging Jell sofort in den Attackmodus und kam auf Platz 4, als abgebrochen und neu gestartet wurde. Auch nach dem Restart kämpfte sich der Bayer wieder auf P4 vor, was letztlich mit einem Punkt Vorsprung auf den Spanier Gerard für WM-Bronze reichte. Von den sechs Deutschsprachigen überzeugte auch Schruf als WM-Siebter. ■



FIM

Corradetti, Kurvinen, Jell (v. l.)

FLATTRACK-WM

Boves Cuneo (I): 09. Oktober

1.	Francesco Cecchini	I
2.	Lasse Kurvinen	FIN
3.	Bailo Pelegrin Gerard	E
4.	Markus Jell	D
5.	Hanson Schruf	A
6.	Kevin Corradetti	I
7.	Sebastien Jeanpierre	F
15.	Martin Sulzbacher	A
16.	Nikolaus Mayr	A
18.	Yasmin Poppenreiter	A

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 4 Rennen

1.	Lasse Kurvinen	94	Punkte
2.	Kevin Corradetti	80	
3.	Markus Jell	72	
4.	Bailo Pelegrin Gerard	71	
5.	Daniele Moschini (I)	66	
6.	Sebastien Jeanpierre	60	
7.	Hanson Schruf	52	
13.	Nikolaus Mayr	30	
16.	Martin Sulzbacher	22	
17.	Yasmin Poppenreiter	19	



Doppelsieg: KTM-Pilot Josep Garcia war in Portugal der dominierende Mann

AGRATI

Beta gegen KTM

Beim vorletzten Lauf zur Enduro-Weltmeisterschaft konnte der Brite Brad Freeman zwar seine Führung in der GP-Wertung verteidigen. Der Spanier Josep Garcia übernahm aber mit zwei Tagessiegen zumindest die Führung in der E2-Klasse.

Von: **Robert Pairan**

Der Lauf in Santiago do Cacem, südlich von Lissabon, war kurzzeitig für den abgesagten Lauf in Zschopau angesetzt worden. Obwohl der Wettbewerb wie der Auftakt in Juni ebenfalls in Portugal ausgetragen wurde, waren die Anforderungen trotzdem völlig unterschiedlich. Fast wie in Estland und Schweden waren die Sonderprüfungen auf sandigen Pisten mit teilweise hohem Tempo.

Nathan Watson waren diese Verhältnisse wie auf den Leib geschrieben. Der Brite war 2016 als Rookie nach seiner Motocross-Karriere Vizeweltmeister im Enduro geworden, bevor er in der französischen Strandcross-Meisterschaft zweimal den Titel gewann. Auf Honda ist er nun wieder in die Enduro-WM zurückgekehrt und belegte die Tagesränge 4 und 3 in der GP-Wertung. „Es ist toll, wieder im EnduroGP zu sein. Am ersten Tag ging es ein wenig auf und ab. Ich hatte das Gefühl, dass ich im Laufe des Tages deutliche Fortschritte gemacht habe“, sagte Watson.

E2: Garcia mit Vorsprung

Am besten lief es für Doppelsieger Josep Garcia: Der Spanier konnte die Führung in der E2-Klasse übernehmen, nachdem der führende Australier Wil Ruprecht am ersten Tag unter Wert geschlagen wurde und am zweiten mit technischen Problemen in der letzten Sonderprüfung ausfiel. Damit zieht Garcia mit großem Vorsprung zum Finale nach Frankreich.

Der GP-Führende Brad Freeman müsste eigentlich keine Risiken mehr eingehen, denn der Brite hatte immer noch ausreichend Punkte-Vorsprung auf Garcia, der den ersten Tag überlegen gewann. Doch so einfach wollte sich der Beta-Fahrer nicht geschlagen geben und konnte Garcia am zweiten Tag noch überholen. Erst in den letzten beiden Prüfungen konnte der KTM-Pilot wieder zurückschlagen und sich den Tagessieg mit nur 2,76 Sekunden sichern.

Der deutsche Junior Luca Fischeder konnte am ersten Tag Rang 4 in der Junioren-Klasse E2 bis zur letzten Sonderprüfung verteidigen. Am zweiten Fahrtag kam es allerdings genau umgekehrt: Er verlor den vierten Platz in eben dem letzten Test. Trotzdem verbesserte sich der Sherco-Fahrer in der Junioren-WM auf Rang 11, in der Hubraumklasse sogar auf Platz 6. Das ging vor Ort etwas unter, da die beiden italienischen Junioren Lorenzo Macoritto (E1) und Matteo Pavoni (E2) bereits vorzeitig die Junioren-WM-Titel gewannen. In der Junioren-Gesamtwertung sind die beiden TM-Piloten aber nur 15 Punkte auseinander, und der Gesamt-Junioren-Titel wird erst beim Finale entschieden. ■

ENDURO-WM

Santiago do Cacem (P), 9. Oktober

1.	Josep Garcia (E), KTM	52.29,53 min
2.	Brad Freeman (GB), Beta	+54,46 s
3.	Andrea Verona (I), GasGas	+58,96 s
4.	Nathan Watson (GB), Honda	+1.22,64 m
5.	Steve Holcombe (GB), Beta	+1.29,27 min
6.	Davide Guarneri (I), Fantic	+1.39,81 min
7.	Jaume Betriu (E), KTM	+1.42,97 min
8.	Wil Ruprecht (AUS), TM	+1.52,24 min
9.	Dan. McCanney (GB), Sherco	+1.53,51 m
10.	Thomas Oldrati (I), Honda	+1.58,37 min

Santiago do Cacem (P), 10. Oktober

1.	Josep Garcia (E), KTM	51.42,52 min
2.	Brad Freeman (GB), Beta	+2,76 s
3.	Nathan Watson (GB), Honda	+33,33 s
4.	Andrea Verona (I), GasGas	+1.01,93 min
5.	Davide Guarneri (I), Fantic	+1.04,25 min
6.	Steve Holcombe (GB), Beta	+1.14,83 min
7.	Jaume Betriu (E), KTM	+1.45,88 min
8.	Thomas Oldrati (I), Honda	+2.09,40 min
9.	Marc Sans (E), Husqvarna	+2.10,55 min
10.	Dan. McCanney (GB), Sherco	+2.13,28 m

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 10 von 12 Tagen

1.	Brad Freeman	180 Punkte
2.	Josep Garcia	164
3.	Andrea Verona	130
4.	Wil Ruprecht	128
5.	Davide Guarneri	113
6.	Steve Holcombe	93
7.	Jaume Betriu	85
8.	Hamish McDonald (NZ)	84
9.	Daniel McCanney	50
10.	Samuele Bernardini (I)	38

NACHRICHTEN

LANDSHUT IN DER 1. LIGA

Nachdem die Landshut Devils am 3.10. beim Rückkampf des Finals der 2. polnischen Speedway-Liga in Opole mit 40:49 Punkten verloren und damit die Finalwertung mit 92:87 gewannen, sind sie als erstes deutsches Team in die 1. Liga in Polen aufgestiegen. Die ACL-Führung hat schnell gehandelt und das Team für 2022 verstärkt: Die Devils agieren weiter mit Kai Huckenbeck, Dimitri Bergé, Martin Smolinski und Norick Blödorn, neu verpflichtet wurde England-Profi Erik Riss.

POLE GEWINNT GERMAN MASTERS IN DOHREN

Der Pole Jakub Jamrog gewann das Speedwayrennen „German Masters“ in Dohren vor dem Dänen Matias Nielsen. Kai Huckenbeck (3.) wurde im Endlauf wegen Bandberührung disqualifiziert, Lukas Baumann (4.) nach Sturz ebenfalls.

OLCHING GEWINNT SPEEDWAY TEAM CUP

Olching gewann am Sonntag zu Hause den siebten und letzten Lauf zum Speedway Team Cup (STC) mit 46 Punkten vor Diedenbergen (44), Cloppenburg (20) und Stralsund (10). Beste Fahrer waren Michael Härtel (14) und Erik Bachhuber (12). Den STC-Titel gewannen damit auch die Bayern mit 10 Matchpunkten vor Diedenbergen (8) und Berghaupten (7).

Schlusstabelle STC 2021

1. Olching	4	146	10
2. Diedenbergen	4	148	8
3. Berghaupten	4	122	7
4. Cloppenburg	4	125	6
5. Güstrow	4	119	6
6. Brokstedt	4	97	4
7. Stralsund	4	82	1

KEIN DEUTSCHER STANDBY-FAHRER

Unter den sieben Reservefahrern für den Speedway-GP 2022 befindet sich kein Deutscher. Nominiert wurden 1. Jack Holder (AUS), 2. Dan Bewley (GB), 3. Andzejs Lebedevs (LV), 4. Jakub Miskowiak (PL), 5. Mads Hansen (DK), 6. Luke Becker (USA) und 7. David Bellego (F).

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



Spider 2.0, mit H-Gutachten, Sammlerzustand, VB 16.900,– €. Tel. 0152/01580660

Aston Martin



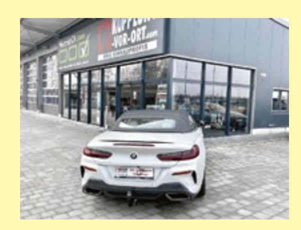


DB9 Volante, 02/2009, 39058 km, Tungsten Silver, Leder Obsidian Black, Kontrastnähte in Light Grey, Vollausst., Hauspreis: 84.900,-. Royal Motors Kempen GmbH, Raderthalgürtel 2, 50968 Köln, Tel. 0221/93478078, Besuchen Sie die größte Aston Martin Auswahl Europas in Köln. info@astonmartin-koeln.de, www.astonmartin-koeln.de H

BMW



1937/41 BMW 327/(28) Coupé, für Sammlung gesucht ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H



BMW Anhängerkupplungssofortmontage in 2,5 Std., auch für 8er, I3, Z4. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



Z1, 1991, 39.700 km!, Scheckheft, H-Kennz., gr. KD neu, Bestzust., 59.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57330

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service

motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Ferrari



1969/73 Ferrari 365 GTB/4 Daytona, mit Historie und Nachweis ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



E-Type V12 Coupé, 1972, 65.000 km, Aut., Klima, toporiginal, Technik revidiert, 65.500,- €, Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57331

F-Type S Cabrio, Bj. 2013, 385 PS, schw., 12500 km, TÜV neu, nur im Sommer gef., top Zustand, 52.000,- €. Tel. 08039/840



1954/61 Jaguar XK140/150 Roadster/ Cabriolet, nur erstklassig! Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

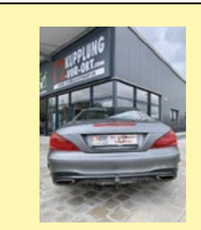


Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H



Mercedes



Anhängerkupplungssofortmontage in 2,5 Std., für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. www. kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H



AMG GTS Heckflügel-Frontsplitter-Flics, 34000 km, 375 kW (510 PS), dunkelgrau, Klima, VB 92.000,- €, 1. Hand, unfallfrei, neue Reifen, TÜV bis 2023, nur Handwäsche, alle Inspektionen bei AMG durchgeführt. Stefan Hammel, 63110 Rodgau, Tel. +49 171 8696410

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57284



1971 Mercedes 280 SE 3.5 Cabrio, vollrestauriert von deutschen W111 Spezialisten. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Morgan



Morgan Plus 8, H-Kennzeichen, viele Neuteile, 3,5 V8, 110250 km, Bj. 1976, 47.700,- €. heijue97@gmail.com, Tel. 0171/6859524



Porsche

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauserstr. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H



964 C2 Targa, 1991, 133.000 km, 5-Gang, Klima, Airbags, H-Kennz., gr. KD neu, 79.900,- € + 15 weitere Porsche. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57332

Bücher:
www.motorbuch-versand.de



Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



www.Rennsportshop.com

Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

VW



>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H

Veranstaltungen

Freies Fahren Autodrom Most am 24. Oktober 2021, www.amc-burgau.de



Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H



Versicherungen







MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 44/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



WILHELM

Die weißen Bullen: Red Bull dankt Motorenpartner Honda mit einer Speziallackierung beim GP Türkei

Lob und Tadel

DTM Hockenheim und Finale
MSa 43/2021

Endlich ist das Fahrerlager bei der DTM wieder geöffnet. Ich habe das am vorletzten Wochenende am Hockenheimring genossen. Dazu auch wieder der Pitwalk. Viele Einsichten auf die Autos, Teams und Fahrer gewonnen. Egal ob René Rast, Hans-Jürgen Abt oder Peter Mücke – alle waren zu Selfies und zu einem kleinen Gespräch bereit. Hier könnte sich die Formel 1 eine große Scheibe abschneiden. Überhöhte Ticketpreise und kein Zugang ins Fahrerlager – so gewinnt man keine Fans dazu!

Christopher Hachenberg
D-63674 Altenstadt

Jetzt hätten wir in dieser Saison die Chance gehabt, ohne Beteiligung der Werke, fairen Sport ohne die DTM-Unart der Marken-Stallregie zu erleben. Trotz zwölf Sekunden Rückstand vier Runden vor Schluss wird Maxi Götz nach vorne durchgewunken und damit Meister. Eine Farce, das ist unsportlich. Ebenso die Aktion von van der Linde gegen Lawson: fünf Sekunden Strafe, lächerlich. Schade für AF Corse und Lawson!

Wolfgang Henz
D-93148 Teublitz

Nicht akzeptabel

Editorial
MSa 43/2021

Den Ausführungen von Marcus Schurig kann man nur voll und ganz zustimmen. Allerdings meine ich, dass diese Unsitte speziell im professionellen Motorsport eine Qualität erreicht hat, die nicht mehr akzeptabel ist. Das merken auch die Fans, die sich noch für teures Geld ihre Eintrittskarten kaufen. Ist ein Hersteller in einer Serie aktiv, auch wenn der Einsatz durch professionelle Teams durchgeführt wird, ist er praktisch dazu verdammt, zu gewinnen. Die Marke wird über alles gestellt, auch wenn die entsprechende Serie als Fahrermeisterschaft ausgeschrieben ist. Dann ist es an der Tagesordnung, dass konkurrierende Einsatzteams ihren Beitrag zum Wohle der Marke beisteuern und bei Bedarf auf eine bessere Platzierung verzichten. Als „leuchtendes" Beispiel dient hier die DTM.

Harry Maurer
D-91341 Röttenbach

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



2. November: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)

14. November: Freies Fahren Hockenheimring (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Samstag, 16. Oktober		
18.20	Supersport-WM Villicum, 1. Rennen **LIVE**	ES*/SRF 2
19.10	Superbike-WM Villicum, Superpole (Aufz.)	Servus TV D**
19.30	Superbike-WM Villicum, Superpole (Aufz.)	Eurosport 2*
19.35	Superbike-WM Villicum, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV D**
19.50	Superbike-WM Villicum, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
23.20	Superbike-WM Villicum, 1. Rennen (Aufz.)	Servus TV A**
Sonntag, 17. Oktober		
10.00	WTCR Pau-Arnos, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
12.00	Rallye-WM Spanien, Power Stage **LIVE**	Servus TV
12.00	MX2-WM Arroyomolinos, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
13.00	MXGP-WM Arroyomolinos, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
14.00	WTCR Pau-Arnos, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
15.00	MX2-WM Arroyomolinos, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
16.00	MXGP-WM Arroyomolinos, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
17.00	ETCR Pau-Arnos, Superfinale **LIVE**	Eurosport 2*
18.15	Supersport-WM Villicum, 2. Rennen **LIVE**	SRF info
18.30	Supersport-WM Villicum, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
19.10	Superbike-WM Villicum, SP Race (Aufz.)	Servus TV D**
19.30	Superbike-WM Villicum, SP Race (Aufz.)	Eurosport 2*
19.30	NASCAR Cup, Fort Worth **LIVE**	Motorvision TV*
19.40	Superbike-WM Villicum, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV D**
19.50	Superbike-WM Villicum, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
23.45	Superbike-WM Villicum, 2. Rennen (Aufz.)	Servus TV A**

Livestream/Internet

Freitag, 15. Oktober		
22.00	Rallye-WM Spanien, Highlights des Tages	redbull.tv
Samstag, 16. Oktober		
ab 08.30	ADAC RW Nürburgring, der Samstag **LIVE**	YouTube
22.00	Rallye-WM Spanien, Highlights des Tages	redbull.tv
ca. 22.15	IGTC 8h Indianapolis, Pole-Shootout **LIVE**	YouTube
Sonntag, 17. Oktober		
06.45	Super Formula Motegi, Rennen **LIVE**	redbull.tv
ab 09.30	ADAC RW Nürburgring, der Sonntag **LIVE**	YouTube
ca. 15.30	IGTC 8h Indianapolis, Rennen **LIVE**	YouTube
22.00	Rallye-WM Spanien, Highlights des Tages	redbull.tv

*kostenpflichtig **D = nur Deutschland, A = nur Österreich

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

14.–16.10.	DRM/ADAC Rallye Masters, 3-Städte	D
14.–17.10.	Rallye-WM, Spanien	E
16./17.10.	WTCR & Pure ETCR, Pau-Arnos	F
16./17.10.	Truck-EM, Misano	I
16./17.10.	NASCAR Xfinity/Cup, Fort Worth	USA
16./17.10.	ADAC Racing Weekend, Nürburgring	D
17.10.	Intercontinental GT Challenge, 8h Indianapolis	USA
17.10.	Super GT, Motegi	J

Motorrad

15.10.	Enduro-WM, Langeac	F
15.10.	X-Trial-WM, Chalon-sur-Saône	F
16./17.10.	Superbike-WM, Villicum	RA
16./17.10.	Speedway of Nations, Finale Manchester	GB
16./17.10.	British Superbikes, Brands Hatch	GB
17.10.	Motocross-WM, Xanadú-Arroyomolinos	E
17.10.	Supermoto-WM, Castelletto di Branduzzo	I

Vorschau



XPB

Rallye Spanien: Ogier will den nächsten Schritt zur Titelverteidigung machen



MOTORSPORT IMAGES

IGTC in Indianapolis: Welche Fahrer dürfen dieses Mal den Brickyard küssen?



WORLDSBK

Superbike-WM: Titelkampf geht im argentinischen El Villicum in die vorletzte Runde



GASGAS

Motocross-WM: Wer triumphiert beim Wettstreit vor den Toren Madrids?


Foto: J. Kernasenko
READY TO RACE
WÜRDIGE CHAMPIONS!
Mit dem KTM X-BOW GT2 sichert sich Sportec Motorsport den Titel in der Am-Klasse der erstmals ausgetragenen Fanatec GT2 European Series. Wir gratulieren zum historischen Triumph! Herzlichen Glückwunsch auch an Reiter Engineering und True Racing zum zweiten und dritten Gesamtrang in der Am-Klasse.
KTM